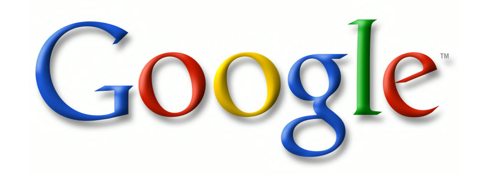
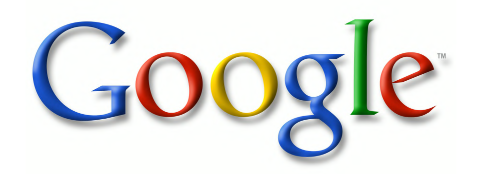
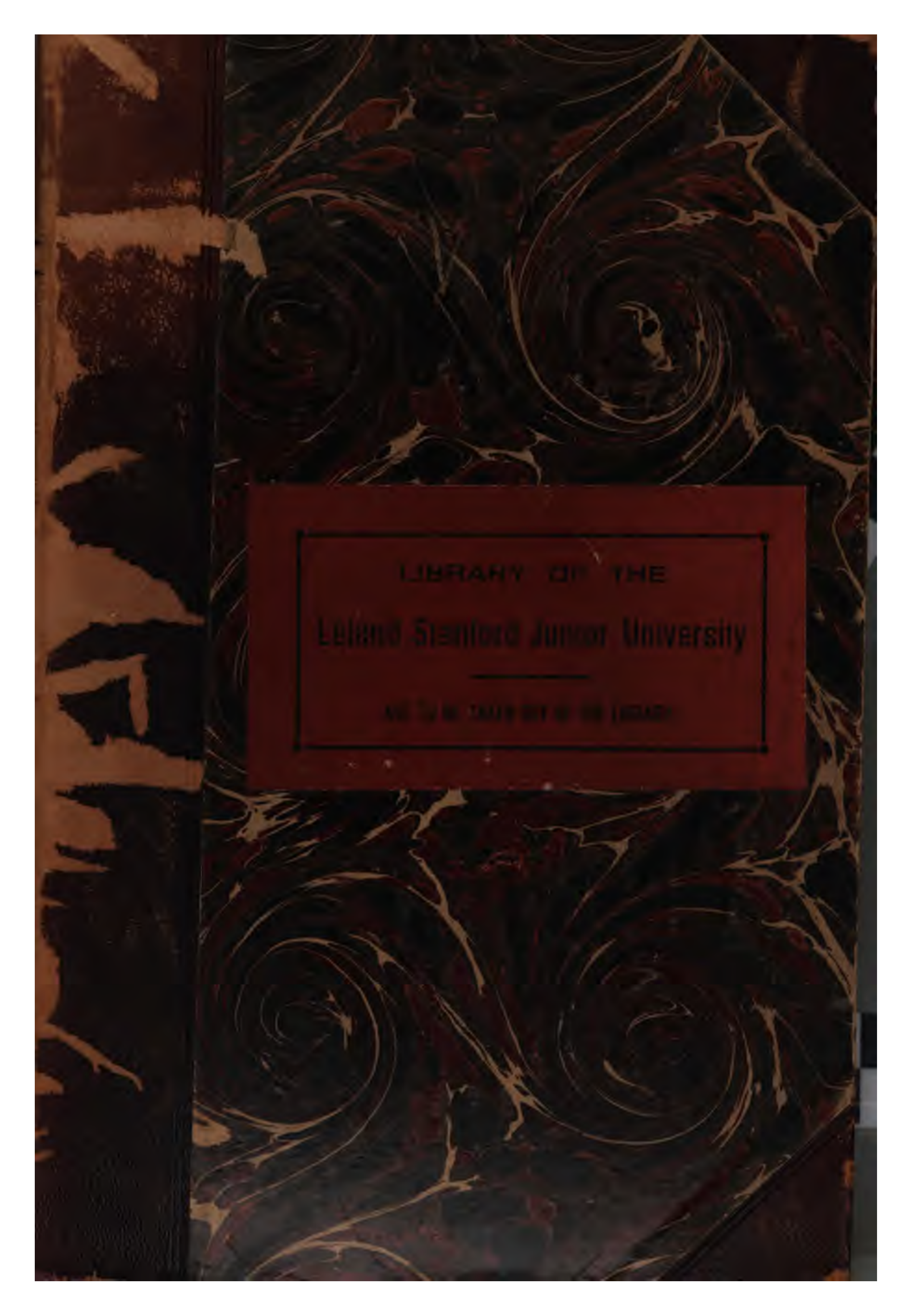
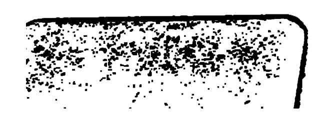




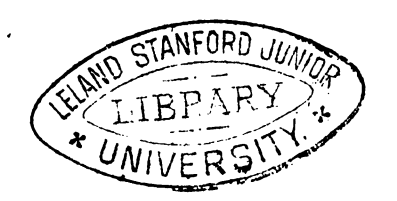

LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University





Die
Verkehrsgeschichte
der
deutschen Eisenbahnen
mit Einschluß
der
heutigen Verkehrslage
zum
fünfzigjährigen Jubiläum der ersten preuß. Eisenbahnen
von
Gust. Riegels.

Elberfeld 1889.
In Kommission der Bädeker'schen Buch- u. Kunsthandlung.
(A. Martini & Grüttefien).



Buchdruckerei von Gebr. Tönnes, Düsseldorf

Vorwort.

Geleitet von dem Bestreben, dem Beamten, welcher nicht grade im Eisenbahn-Verkehrswesen thätig ist und dem Laien eine übersichtliche Darstellung der Entwickelung des Verkehrs unter der Herrschaft der Eisenbahnen zu geben, habe ich das vorliegende Werk ausgearbeitet und der Oeffentlichkeit übergeben. Es ist eine schwere Aufgabe, dem Freund der Geschichte und gleichzeitig auch dem Interesse der Geschäftswelt gerecht zu werden, und doch müssen bei der Darstellung einer Verkehrsgeschichte beide Theile befriedigt werden. Ich habe die für den Darsteller entstehenden Schwierigkeiten dadurch zu beheben gesucht, daß ich jeden Abschnitt und die größeren Abtheilungen als ein für sich bestehendes Ganze behandelt habe. Hierdurch ist es ermöglicht worden, dem Fachmanne die Einzelheiten der Geschichte und dem Geschäftsmann die Einzelheiten für die Nutzanwendung je besonders vorzuführen ohne den Zusammenhang des Ganzen zu beeinträchtigen. So ist z. B. die Abtheilung: „Die neueren Tarife", ein für sich bestehendes Ganze für den praktischen Gebrauch.

Das Hauptgewicht ist jedoch auf die Klarstellung der Entwickelung des Verkehrs gelegt. Ein Jeder soll sich selbst ein klares Bild machen können, wie die große Verkehrsbewegung der Jetztzeit entstanden ist, welche Kräfte bei derselben mitgewirkt haben und noch mitwirken und was unter derselben für die nächste Zukunft zu erwarten ist. Eine solche Aufklärung über die Verkehrslage ist namentlich ein Bedürfniß für die gesammte Geschäftswelt, welche nur zu leicht sich durch trügerische Erscheinungen und künstliches, absichtlich zur Irreführung der Nichtunterrichteten in Scene gesetztes Machwerk zu übertriebenen Hoffnungen und gewagten geschäftlichen Unternehmungen verleiten läßt. Ich würde es mir als ein besonderes Verdienst anrechnen, wenn durch die vorliegende Arbeit der beabsichtigte Zweck erreicht werden sollte.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichniß.

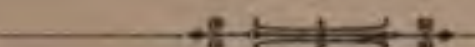
Vorwort.

I. Abschnitt
(von 1835 bis 1853).

II. Abschnitt
(von 1853 bis 1878/80).

III. Abschnitt

(nach 1880.)





I. Abschnitt

(von 1835 bis 1853).

---

1. Die Entstehungsgeschichte der ersten Eisenbahnen bis zur Herstellung des ersten großen Eisenbahnnetzes.

Wie im Völkerleben jede Erlösung von schwer empfundenen Fesseln lange Zeit vorher erhofft und angekündigt wird, so ist auch vor Einführung der Eisenbahnen das Verlangen nach Erlösung aus der bedrückenden Verkehrsohnmacht laut geworden. Der Glanz der mittelalterlichen Herrschaft im Weltverkehr hatte die Hoffnung auf eine Wiederkehr der alten Herrlichkeit aufrechterhalten und jeder Versuch zur Verbesserung der Lage wurde wie eine Prophezeihung der ersehnten Erlösung angesehen. Namentlich waren es die bereits zu Anfang dieses Jahrhunderts angestellten Versuche, die leicht erlahmenden Kräfte der Menschen und Thiere durch nie ermüdende Dampfkraft zu ersetzen, von welchen man sich Erfolg versprach.

Die Hoffnungen hingen zuletzt an dem großen deutschen Zollverein, welcher dem Verkehre im Innern die Fesseln gelöst und demselben freie Bahnen eröffnet hatte. Doch der Zollverein war gleichsam nur der Vorläufer eines Stärkeren, dem derselbe die Wege vorbereitete, — das Werk der eigentlichen Erlösung blieb der Eisenbahn vorbehalten.

Zu einer Eisenbahnanlage mit Dampfbetrieb für den öffentlichen Verkehr, wie solche in England bereits seit 1825 zwischen Darlington und Stockton bestand, gelangte man in Deutschland erst 1835 mit der Eröffnung der nürnberg-fürther Bahn.

Der Erlöser begann somit sein Werk in dem alten Zion des Handels und Verkehrs, mußte aber auch, bevor er seine Aufgabe erfüllte, seine Leidenszeit durchmachen. Wie ein verschleiertes Bild, dessen Umrisse, Schattirungen und Lichtwirkungen nicht zu erkennen sind, so lag das Eisenbahn-Verkehrswesen zur Zeit der Entstehung der ersten Eisenbahnen vor den Augen der Welt und Niemand ahnte in dem jungen Frachtführer den späteren Verkehrsriesen mit der weltbewegenden Kraft. Selbst der eigene Erfinder der Eisenbahnen, Stephenson, sagte in einem Gutachten über die düsseldorf-elberfelder Bahn, daß die Maschine bei starkem Ostwind, oder schlechtem Wetter nicht nach Hochdahl (Steigerung von 1:30) aufsteigen könne.

In Bayern, Baden, Sachsen, Berlin, Wien, Schlesien und Rheinpreußen waren schon früher vielfach Versuche zur Bildung von Gesellschaften

für Eisenbahnbauten gemacht worden. Die Städte Elberfeld-Barmen hatten bereits 1826, also unmittelbar nach Eröffnung der ersten Eisenbahn in England, eine kleine Probebahn aufgestellt und hiernach Pläne zu einer größeren Bahn nach dem Kohlengebiet an der Ruhr entworfen. Der Plan der späteren köln-mindener Bahn war bereits 1828 und derjenige der düsseldorf-elberfelder und badischen Bahn 1832 entworfen. 1829 wurde in Leipzig und Magdeburg über den Bau einer Bahn zwischen diesen beiden Städten verhandelt.

In Baden verstrich die Zeit über die Erörterung der Frage der Geld-Beschaffung.

Die preuß. Regierung ging bei der Ertheilung der Genehmigung zum Bau der Bahnen äußerst vorsichtig zu Werke. Man erkannte die Nützlichkeit der Eisenbahnen wohl an, aber man war sich nicht über die Stellung klar, welche man einerseits den Eisenbahn-Gesellschaften gegenüber bei der Ertheilung der von diesen beantragten Vorrechte und andererseits zur Wahrung der Sicherheit des Staates und der demselben hinsichtlich der Brief-, Packet- und Personen-Beförderung bereits zustehenden Vorrechte einnehmen sollte. Auch hielten Zweifel an einer genügenden Verzinsung des Anlage-Kapitals vom Bau der Bahnen auf Staatsrechnung ab. Man erachtete die vorhandenen Beförderungsmittel, die Straßen und Wasserwege, welche in Preußen eben besser waren, als in jedem andern deutschen Staate, vorläufig für hinreichend, um den derzeitigen Verkehr zu bewältigen.

Im allgemeinen war man für Eisenbahnen noch wenig eingenommen. Der erste Anlauf zu Eisenbahn-Unternehmungen ging von den zunächst Betheiligten aus, welche in dem von der Bahnlinie berührten Gebiete wohnten und von der neuen Verkehrseinrichtung in erster Reihe Nutzen erwarteten. Diese dem Unternehmen zunächst Stehenden zeichneten auch einen Theil der erforderlichen Baugelder, während der bei weitem größere Fehlbetrag nicht aufgebracht werden konnte. Obgleich die Gegenden mit dem stärksten Verkehr der damaligen Zeit in Frage standen und nach einer überschläglichen Berechnung auf Grund des in der einzuschlagenden Bahnrichtung sich auf Landfuhrwerken bewegenden Personen- und Güter-Verkehrs eine genügende Einnahme gesichert schien, so konnte doch bei der vollständig neuen und noch nicht bewährten Einrichtung mit einem Kostenaufwande von 200 000 bis 800 000 Thlr. für die Meile Bahnlänge im allgemeinen das Vertrauen auf eine angemessene Verzinsung des Anlage-Kapitals nicht erweckt werden. Zudem stand, für den Fall das Unternehmen mißglückte, der Verlust des größten Theiles des angelegten Geldes in Aussicht.

Ein Plan nach dem andern wurde deshalb bis auf Weiteres zurückgelegt, oder in der Schwebe gehalten. Selbst Nürnberg-Fürth würde vielleicht aufgegeben worden sein, wenn diese, nur 6 km lange Linie nicht mit einem verhältnißmäßig kleinen Geldbetrage — die Bahn kostete mit sämmtlichen Einrichtungen 122 000 Thlr. — hätte hergestellt, dieses Geld nicht zum weit größten Theil in Nürnberg und Fürth von den zunächst Betheiligten hätte gezeichnet werden können und die Bodenverhältnisse nicht äußerst günstig für den Bau der Bahn gewesen wären.

Nachdem 1833 die ersten günstigen Betriebsergebnisse der englischen Bahnen bekannt wurden, die Genehmigung zum Bau der nürnberg-fürther Bahn ertheilt und damit die Einführung der Eisenbahnen in Deutschland beschlossene Sache war, trat eine allgemeine Bewegung zu Gunsten der Eisenbahnen ein. Die alten Baupläne wurden wieder aufgenommen und weitere Unternehmungen auf Betreiben sachkundiger Personen und des Handelsstandes der größern Städte in's Leben gerufen. Um die erforderlichen Gelder zu beschaffen wurden Gesellschaften gebildet, an welchen sich Jeder mit einem kleineren Theil seines Vermögens, durch Uebernahme von Antheilscheinen des betreffenden Unternehmens, betheiligen konnte, ohne gerade sein ganzes Vermögen auf's Spiel zu setzen. Selbst für die ganz vorsichtigen wurde Rath geschafft, durch Vorausgabung von Antheilscheinen mit besondern Vorzugsrecht auf den Reingewinn des Unternehmens. Die Regierungen erließen zur Sicherstellung der Unternehmer vor allzu hohen Forderungen der Grundeigenthümer besondere Enteignungsgesetze. Das erste Gesetz dieser Art war in Sachsen bereits 1834 erlassen worden; Bayern folgte 1837, nachdem man beim Bau der nürnberg-fürther Bahn ohne stattliche Enteignungsvorschriften schlimme Erfahrungen gemacht hatte.

In Preußen erschien 1836 ein Ministerial-Erlaß über das beim Bau von Eisenbahnen zu beobachtenden Verfahren, welche Bestimmungen demnächst in das Eisenbahngesetz vom 3. Nov. 1838 Aufnahme fanden. In letzterem Jahre erließ auch Baden ein Enteignungsgesetz und Oesterreich allgemeine Bestimmungen über das bei Eisenbahnen zu beobachtende „Concessions-System“.

Nach der Eröffnung der nürnberg-fürther Bahn erfolgte 1837 die Inbetriebsetzung der ersten Stationen der leipzig-dresdener Bahn ab Leipzig und 1838 die Eröffnung der berlin-potsdamer Bahn, der braunschweigischen Bahn von Braunschweig bis Wolfenbüttel (die erste Staatsbahn) und der düsseldorf-elberfelder Bahn von Düsseldorf bis Erkrath. 1839 wurde die leipzig-dresdener Bahn vollendet; die magdeburg-leipziger Bahn von Magdeburg bis Calbe, die Taunusbahn von Frankfurt a. M. bis Höchst und die rheinische Bahn von Cöln mit den ersten Stationen in Richtung Aachen eröffnet. 1840 fand Leipzig Verbindung mit Magdeburg; die berlin-anhalter Bahn wurde von Köthen bis Dessau, die badische Bahn von Mannheim bis Heidelberg und die elsäßische Bahn von Colmar bis Schlettstadt und von Mülhausen bis zur schweizerischen Grenze fertig gestellt; die münchen-augsburger Bahn wurde eröffnet und die Taunusbahn bis Wiesbaden durchgeführt. 1841 erreichte die berlin-anhalter Bahn von Dessau aus über Wittenberg Berlin, die braunschweigische Bahn von Wolfenbüttel aus Vienenburg, die rheinische Bahn von Köln über Düren Aachen und die düsseldorf-elberfelder Bahn über Vohwinkel Elberfeld; im Elsaß wurde Colmar mit Mülhausen bezw. Straßburg mit Basel verbunden. 1842 wurden die hamburg-bergedorfer und die berlin-frankfurter Bahn vollendet, die berlin-stettiner Bahn von Berlin bis Angermünde, die oberschlesische Bahn von Breslau bis Brieg und die sächsisch-bayerische Bahn von Leipzig bis Altenburg eröffnet.

Um das nöthige Geld für diese Eisenbahn-Unternehmungen heran-

zuziehen war auf den großen Geldmärkten durch glänzende Vorspiegelungen für die Eisenbahnen Stimmung gemacht worden. Es trat eine Ueberstürzung ein, durch welche die Unternehmer zu planlosem Vorgehen verleitet und die Eisenbahn-Antheilsscheine weit über ihren wirklichen Werth in die Höhe getrieben wurden. Die preuß. Regierung hatte sich sogar veranlaßt gesehen, 1837 durch eine öffentliche Bekanntmachung das Volk auf die Täuschungen aufmerksam zu machen, welche ihm aus der Betheiligung an Eisenbahn-Unternehmungen, deren Ausführung weder genehmigt, noch den sich gebildeten Gesellschaften zugesichert sei, erwachsen könnten.

Unter der Einwirkung des demnächst eintretenden Rückschlages und Angesichts des planlosen Vorgehens der Unternehmer wurde von den meisten deutschen Regierungen beschlossen, den Bau der Bahnen selbst in die Hand zu nehmen. In den süddeutschen Staaten hatten sich die in der Bildung begriffenen Eisenbahn-Gesellschaften aufgelöst; in Baden wurde 1838, in Bayern 1840 und in Württemberg 1843 mit dem Bau von Staatsbahnen begonnen. Die Gesellschaft, welche die Eisenbahnverbindung zwischen Main und Neckar herstellen sollte, kam nicht einmal zu Stande, weshalb die betheiligten Staaten Baden, Hessen-Darmstadt und Frankfurt a. M. 1843 den Bau der Main-Neckarbahn gemeinschaftlich unternahmen. Für die Herstellung einer Verbindung zwischen Main und Weser konnte ebenfalls eine Gesellschaft nicht gewonnen werden, sodaß auch hier die betheiligten Staaten, das Kurfürstenthum und Großherzogthum Hessen und Frankfurt a. M., die Main-Weserbahn gemeinschaftlich herstellen mußten.

In Braunschweig und Hannover wurden in ersterem Staate 1838, in letzterem 1842 von vornherein Staatsbahnen gebaut.

In Preußen hatte man sich für Beibehaltung der Gesellschafts-Bahnen entschieden, jedoch durch das Eisenbahn-Gesetz von 3. Nov. 1838 eine scharfe Aufsicht über dieselben eingeführt. Die gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens hatte jedoch die rückläufige Bewegung nicht einzuhalten vermocht; die in dem Eisenbahngesetz den Eisenbahnen auferlegten Verpflichtungen und Beschränkungen wurden vielmehr als Hemmnisse für die freie Entwickelung des neuen Unternehmens angesehen. Dazu kam noch, daß die Vorarbeiten bis zur Betriebseröffnung, namentlich die Abschlüsse der Verträge zwischen den einzelnen Staaten über den Bau der das Gebiet derselben durchschneidenden Bahnlinien, zu viel Zeit in Anspruch nahmen; es dauerte zu lang, bis die Früchte des Unternehmens sich zeigten. Die ursprünglich veranschlagte Bausumme genügte nicht, sodaß Nachzahlungen geleistet werden mußten. Der öffentliche Geldmarkt verschloß sich in Folge dessen den Eisenbahn-Unternehmungen und die im Bau begriffenen Gesellschafts-Bahnen mußten die Hülfe des Staates nachsuchen, wenn das Unternehmen vollendet werden sollte. In Mecklenburg wurde der von einer Gesellschaft bereits begonnene Bau wieder aufgegeben. An dem berlin-hamburger Eisenbahn betheiligten sich die Regierungen von Mecklenburg und Hamburg mit 3 Millionen Thlr.

Die dänische Regierung übernahm den vierten Theil der Antheilscheine der altona-kieler Bahn.

Die sächsische und altenburgische Regierung gewährten der sächsisch-

bayerischen Bahn und die bayerische Regierung der münchen-augsburger Bahn eine Zinsbürgschaft von 4%.

In Preußen war anfangs die Staatshülfe verweigert worden. Da eine Staatsanleihe etwa nur unter Mitwirkung der Stände aufgenommen werden konnte, so half man sich in der Weise, daß man durch die Königl. Seehandlung für 1 Mill. Thlr. Antheilscheine der in Noth gerathenen berlin-anhalter Bahn ankaufen und derselben Bahn eine halbe Mill. Thlr. vorstrecken ließ. Die berlin-stettiner Bahn wurde von dem pommerschen Landtag durch Uebernahme einer Bürgschaft von 4% unterstützt. Die thüringischen Staaten und Preußen betheiligten sich mit dem vierten Theil der für den Bau der thüringischen Bahn erforderlichen Summe von 9 Millionen Thlr.

Mit dem 1840 in Preußen erfolgten Thronwechsel war eine günstigere Strömung für die Eisenbahn-Unternehmungen eingetreten. König Friedrich Wilhelm IV. hatte der neuen Einrichtung eine besondere Aufmerksamkeit zu Theil werden lassen und war darauf bedacht, eine Eisenbahn-Verbindung zwischen der Hauptstadt des Landes und den Hauptstädten der Provinzen, sowie eine Verbindung der letzteren unter sich herzustellen. Es war dies der Plan zu dem ersten Eisenbahnnetze in Deutschland mit dem Mittelpunkte Berlin.

Durch Kabinetsordre vom 22. Nov. 1842 wurden nach vorherigem Benehmen mit den nach Berlin berufenen vereingten ständischen Ausschüssen zur Durchführung dieses Planes die Mittel bewilligt, welche sich zunächst auf die Betheiligung des Staates an den hülfsbedürftigen Bahnen mit einem Theile der zum Bau erforderlichen Gelder und auf die Uebernahme einer Zinsbürgschaft von 3½% beschränkten.

Der Bau der Bahnen wurde nunmehr unter ruhigeren Verhältnissen fortgesetzt, und die einzelnen Linien gelangten allmählich an ihrem Ziele an. 1843 baute die magdeburg-halberstädter Bahn von Magdeburg über Aschersleben bis Halberstadt, die braunschweigische Bahn von Wolfenbüttel über Vienenburg und Börsum bis Harzburg und stellte ab Oschersleben über Jerxheim, Wolfenbüttel die Verbindung mit Braunschweig her.

Die badische Bahn baute von Mannheim bis Karlsruhe und die rheinische Bahn von Aachen bis zur Grenze bei Herbesthal, die breslau-freiburger und berlin-stettiner Bahn wurden eröffnet. 1844 wurde im Norden die altona-kieler Bahn fertig gestellt; Braunschweig fand über Vechelde, Peine, Lehrte Verbindung mit Hannover; die bayerische Staatsbahn rückte von Nürnberg aus gegen Leipzig bis Bamberg und die niederschlesische-märkische Bahn von Breslau in der Richtung Berlin bis Liegnitz vor; am Rhein wurde die köln-bonner Bahn, von der badischen Bahn die Strecke Karlsruhe-Bruchsal-Offenbach, nebst Appenweier-Kehl eröffnet und vermittelst der elsässischen Bahn über Straßburg mit Basel verbunden. 1845 baute die altona-kieler Bahn von Neumünster bis Rensburg und die köln-mindener Bahn von Deutz nach Düsseldorf; Württemberg erhielt die erste Bahn von Cannstadt bis Obertürkheim; die sächsisch-schlesische Bahn baute ab Dresden bis Bischofswerda, die sächsisch-bayerische Bahn von Altenburg bis Zwickau. 1846 wurde die von Breslau nach dem schlesischen Kohlenlager gehende oberschlesische Bahn über Brieg, Oppeln, Kosel bis zur oester-

reichischen Grenze bei Myslovitz hergestellt; Berlin wurde durch die berlin-potsdam-magdeburger Bahn direkt mit Magdeburg, durch die berlin-hamburger Bahn mit Hamburg und durch die niederschlesisch-märkische Bahn über Hansdorf mit Breslau verbunden; die niederschlesische Zweigbahn Glogau-Hansdorf und die stettin-stargarder Bahn wurden eröffnet; Frankfurt a. M. erhielt durch die Main-Neckarbahn über Heidelberg Verbindung mit der badischen Staatsbahn; Bayern erreichte die Grenze ab Bamberg bei Lichtenfels; Sachsen drang von Zwickau weiter bis Reichenbach vor; die köln-mindener Bahn wurde bis Duisburg und die thüringische Bahn von Halle über Weißenfels bis Weimar eröffnet. 1847 wurde die Verbindung zwischen dem Rhein und der Nordsee hergestellt und zwar von der köln-mindener Bahn von Duisburg, Oberhausen, Essen, Dortmund bis Minden, von der hannoverschen Bahn von Minden, Wunstorf, Hannover, Celle bis Harburg, bezw. von Wunstorf bis Bremen; die Prinz-Wilhelms-Bahn (Vohwinkel-Ueberuhr) wurde eröffnet und die bergisch-märkische Bahn ab Elberfeld bis Schwelm fertig gestellt; der Anschluß zwischen Sachsen und Schlesien vollzog sich durch die sächsisch-schlesische Bahn über Löbau und durch die niederschlesisch-märkische Bahn über Kohlfurth in Goerlitz; die thüringische Bahn baute von Weimar weiter über Erfurt, Gotha bis Eisenach; in der Pfalz wurde die erste Bahn von Neustadt bis Ludwigshafen und Speyer gebaut. 1848 wurde die seit 1847 bereits im Bau begriffene mecklenburgische Eisenbahn von Hagenau über Schwerin bis Wismar fertiggestellt; die berlin-anhalter Bahn baute von Jüterbogk in Richtung Dresden bis zum Anschluß an die sächsische Bahn in Riesa und die berg.-märkische Bahn von Schwelm über Hagen bis Dortmund; dieselbe erhielt in Dortmund Anschluß an die köln-mindener und in Elberfeld an die düsseldorf-elberfelder Bahn; die hamm-münster Bahn wurde eröffnet und die hessische Nordbahn von Carlshafen bis Kassel fertiggestellt; auf der bayerisch-sächsischen Grenze in Hof trafen die bayerische Staatsbahn ab Bamberg und die sächsisch-bayerische Bahn ab Plauen zusammen; von Löbau in Sachsen wurde nach der Grenze bis Zittau gebaut; die stargard-posener, neiße-brieger und Wilhelms-Bahn wurden eröffnet. 1849 stellte die bayerische Bahn die Verbindung zwischen Nürnberg und Augsburg her; die thüringische und hessische Nordbahn trafen in Gerstungen ab Halle bezw. ab Kassel zusammen. 1850 baute die Main-Weserbahn von Kassel bis Gießen und von Frankfurt a. M. bis Butzbach, die westfälische Bahn von Paderborn über Soest bis Hamm zum Anschluß an die köln-mindener und münster-hammer Bahn, die mecklenburgische Bahn von Kleinen nach Rostock und Güstrow; Metz wurde über Pagny mit Frouard an der pariser Linie verbunden; die pfälzische Bahn erreichte ab Neustadt über Kaiserslautern die preuß. Grenze bei Neunkirchen und die württembergische Bahn stellte die Verbindung zwischen Ulm und Friedrichshafen her; in Breslau wurde die Verbindung zwischen dem oberschlesischen und niederschlesisch-märkischen Bahnhof hergestellt. 1851 erhielt Magdeburg durch die magdeburg-wittenberger Bahn Verbindung mit Hamburg, die badische Bahn erreichte die schweizerische Grenze bei Haltingen, die sächsische Staatsbahn ab Dresden über Bodenbach die böhmische Grenze und die sächsisch-bayerische Bahn über

Reichenbach, Plauen die bayerische Grenze bei Hof; die vom Staate erbaute berliner Verbindungsbahn die lübeck-büchener Bahn und Kreuz- (an der stargard.-posener Bahn) Bromberg der Königl. Ostbahn wurden eröffnet; in Leipzig wurde die Verbindung zwischen den einzelnen Bahnhöfen hergestellt. 1852 wurden die Main-Weser Bahn vollendet, die verschiedenen Bahnhöfe in Dresden miteinander verbunden, die sächsische Staatsbahnstrecke Chemnitz-Riesa und die ruhrort-krefeld-kreis-gladbacher Bahn eröffnet, die lothringische Bahn von Metz über Forbach bis zur preuß. Grenze bei Saarbrücken, bis zur bayerischen Grenze bei Neunkirchen und die pariser Linie über Frouard, Nanzig bis Straßburg durchgeführt. 1853 wurde die aachen-düsseldorfer Bahn vollendet, die westfälische Bahn von Paderborn bis Warburg zum Anschluß an die hessische Nordbahn durchgeführt, die Verbindung zwischen Bruchsal der badischen Bahn und Heilbronn-Stuttgart-Ulm der württembergischen Bahn, sowie zwischen Augsburg und Lindau der bayerischen Bahn fertig gestellt; die hessische-Ludwigsbahn baute von Worms bis Mainz und die Königl. Ostbahn von Kreuz über Bromberg bis Danzig und von Marienburg bis Königsberg.

Stellt man die angeführten Eisenbahnlinien nach ihren Anschlüssen zusammen, so erhält man das folgende Eisenbahnnetz:

1. Basel-Straßburg-Karlsruhe-Manheim-Darmstadt-Frankfurt a. M.-Gießen-Kassel-Erfurt-Halle-Leipzig.
2. (Paris) Metz-Saarbrücken-Neunkirchen-Neustadt-Mannheim-Frankfurt a. M. bezw. (Paris)-Straßburg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen;
3. Aachen- bezw. Bonn-Köln-Düsseldorf-Duisburg-Dortmund- bezw- Aachen-M.-Gladbach-Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund-Hamm-Minden. Wunstorf-Bremen bezw. Wunstorf-Hannover-Braunschweig-Magdeburg-Berlin;
4. Münster-Hamm-Soest-Warburg-Kassel-Eisenach-Gotha-Erfurt-Weimar-Leipzig-Dresden-Goerlitz-Breslau;
5. Hamburg-Wittenberge-Berlin bezw. Wittenberge-Magdeburg-Köthen-Halle-Leipzig-Dresden-Bodenbach (Wien);
6. Stettin-Berlin-Frankfurt a. d. Oder-Guben-Sorau-Kohlfurth-Liegnitz-Breslau-Oppeln-Myslowitz (Krakau) bezw. Oderberg (Wien);
7. Danzig-Bromberg-Kreuz-Stargard-Stettin-Berlin-Jüterbogk-Leipzig bezw. Jüterbogk-Dresden.

Es sind dies dieselben Wege, welche der Verkehr fast vor einem Jahrtausend eingeschlagen und seitdem eingehalten hatte. Jahrhunderte waren darüber verflossen, bis man die früheren Landwege nur einigermaßen in einen fahrbaren Zustand versetzt hatte, und erst in unserem Jahrhundert wurden die bessern Straßen gebaut, welche man im Vergleich zu den früheren Wegen mit dem Namen Kunststraße bezeichnete, obgleich die Kunst auch bei diesen die Einflüsse der Witterung auf die Fahrbahn und die Steigerungen in den Gebirgsgegenden nicht zu beseitigen vermocht hatte. In einem Jahrzehnt waren diese Kunststraßen durch die Eisenbahnen in den Schatten gestellt und ganz Deutschland von Süden bis Norden, von Westen bis Osten mit einem Netz von ebenen, glatten Schienenwegen überzogen, über welche das geflügelte Rad den Verkehr nach allen Richtungen vermittelte.

Leicht war es den Unternehmern allerdings nicht geworden, in der verhältnißmäßig kurzen Zeit so großartige Anlagen herzustellen. Der in den ersten Jahren des Eisenbahnbaues eingetretene Rückschlag hatte nachhaltiger gewirkt, als anfangs angenommen worden war. Ein durchschlagender Erfolg der neuen Einrichtung lag noch nicht vor. Die meisten Bahnen waren lange Zeit fast ausschließlich auf den Personen-Verkehr angewiesen und boten für die Beurtheilung der Güterbeförderung auf Eisenbahnen einen bestimmten Anhalt nicht. Ein Theil der Bahnen hatte den Endpunkt der Bahnlinie, das Hauptziel des Unternehmens, eben erst erreicht und der Verkehr auf den bereits dem Betriebe übergebenen Zwischenstationen war bis dahin ebenfalls nur für die Personenbeförderung von einiger Bedeutung gewesen. Der Güterverkehr hatte sich von den unter den früheren Verkehrshindernissen erfahrenen Einschränkungen nur langsam erholen können. Es war Anfangs überhaupt schwer, den Verkehr von den lang gewohnten Landwegen auf die Eisenbahnen zu lenken. Auf kurze Entfernunungen schreckte man vor dem zweimaligen Umladen zurück, wodurch der Vortheil der Bahnbeförderung verloren ging. Nachdem die leipzig-dresdener Bahn bereits längst für den Verkehr eröffnet war, bewegten sich auf der Landstraße von Dresden nach Leipzig Güterlasten, welche in Schlesien verladen und für Leipzig, Nürnberg und weiter bestimmt waren, weil man eben die Umladung für die kurze Bahnstrecke Dresden-Leipzig scheute. Auf weitere Entfernungen, besonders da, wo die Eisenbahn einen Umweg machte, überließ man die Beförderung der Güter noch vielfach den den geraderen Weg einschlagenden Fuhrunternehmern, oder man wählte den Wasserweg. Rücksichten auf die langjährigen Geschäftsverbindungen mit den Fuhrunternehmern und Schiffern, welche nach Bekanntwerden der billigeren Eisenbahntarife auch ihre Frachtsätze entsprechend ermäßigten, gaben nicht selten, selbst bei höheren Frachten, den Ausschlag zu Gunsten der Beförderung mit der Fuhre und dem Schiffe. In Folge der hohen Frachtsätze der düsseldorfer-elberfelder Bahn wurden noch lange nach der Eröffnung dieser Bahn große Gütermassen über die Landstraße von Düsseldorf nach Elberfeld und weiter befördert. Die an den Eisenbahn-Papieren erlittenen Verluste waren vollends darnach angethan, das Vertrauen in das junge Unternehmen zu erschüttern. Der Glaube an den Erlöser schwand, und von mancher Seite wurde das „Kreuziget ihn!“ vernommen.

In Preußen hatte der Staat den nothleidenden Bahnen durch Uebernahme von Zinsbürgschaften und durch Betheiligung an den einzelnen Unternehmungen mit Staatsgeldern unter die Arme gegriffen. Eine derartige Unterstützung erhielt 1843 die oberschlesische Bahn, welche die zur Fortsetzung ihrer Linie von Oppeln bis zu österreichischen Landesgrenze erforderlichen Baugelder nicht beschaffen konnte. Weitere Unterstützungen wurden in demselben Jahre der niederschlesisch-märkischen, rheinischen und köln-mindener Bahn, 1844 der bergisch-märkischen, 1846 der stargard-posener und 1849 der aachen-düsseldorfer und ruhrort-krefelder Bahn zu Theil. Bei einzelnen Bahnen (niederschl.-märkischen, oberschlesischen, köln-mindener Bahn) war der Vorbehalt gemacht worden, daß von einem Ueberschüsse über 5% der dritte Theil (Superdividende) dem Staate

zufallen sollte. Der Staat hat in Folge der übernommenen Verpflichtungen namentlich in den ersten Jahren der Betriebs-Eröffnung auf den unterstützten Bahnen hohe Zuschüsse zahlen müssen. Diese Opfer galten weniger den etwa von vorn herein durch ihr eigenes Verschulden in Noth gerathenen Unternehmern der betreffenden Bahnen, als vielmehr der Aufgabe, die neuen für das allgemeine Volkswohl wirkende Verkehrsanstalt zu vollenden und deren Thätigkeit zu fördern. Man wollte auch dem Volke die auf Betreiben der Unternehmer in Eisenbahnunternehmungen angelegten Gelder retten und den Geschäftleuten, Handwerkern und Arbeitern den Verdienst sichern, welcher denselben bis dahin aus den Bau- und Betriebsgeschäften der Eisenbahnen zugeflossen war.

Als gegen Ende der vierziger Jahre der Geldmarkt sich in Folge der politischen Unruhen den Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber immer mehr verschloß, wurde die preußische Regierung nicht nur von den bereits unterstützten Bahnen, sondern von fast sämmtlichen im Bau und Betriebe befindlichen Bahnen des preuß. Staates um Uebernahme der Verwaltung und um käuflichen Erwerb der Bahnanlagen ersucht.

Der Staat nahm in Folge dessen für's Erste die bereits unterstützten Gesellschaftsbahnen in Verwaltung und zwar 1849 die aachen-düsseldorf-ruhrorter Bahn, 1850 die niederschlesisch-märkische Bahn, einschließlich der von dieser 1845 käuflich erstandenen berlin-frankfurter Bahn, ferner die bergisch-märkische Bahn, 1851 die stargard-posener und 1853 die köln-crefelder Bahn. Da die zur Herstellung des 1842 geplanten Eisenbahnnetzes erforderlichen Gelder von Gesellschaften nicht aufgebracht werden konnten, faßte der Staat den Entschluß, die nach dem Plane noch vorhandenen Lücken durch den Bau von Eisenbahnen auf Staatsrechnung auszufüllen. Auf Grund des Gesetzes vom 7. Decbr. 1849 wurden die ersten preuß. Staatsbahnen gebaut und zwar die 1850 eröffnete saarbrückener Bahn und die Königl. Obstbahn, deren erste Strecken 1851 dem Verkehre übergeben wurden. Angekauft wurden 1848 die bereits 1846 von einer Gesellschaft gegründete und im Bau begriffene westfälische Bahn und 1852 die bereits seit 1850 unter Königl. Verwaltung stehende niederschlesisch-märkische Bahn. Bayern erwarb 1844 die 1839 eröffnete Gesellschaftsbahn Augsburg-München, überließ jedoch die nürnberg-fürther Bahn und die Gesellschaftsbahnen in der Pfalz dem Selbstbetriebe. Sachsen kaufte u. A. 1847 die sächsisch-bayerische, 1851 die sächsisch-schlesische und die chemnitz-risaer Bahn.

Die Eisenbahn-Gesellschaften hatten ebenfalls nichts unterlassen, was zur Hebung des Verkehrs auf den Eisenbahnen beitragen konnte. Um dem Wettbewerb der Frachtfuhrgeschäfte zu begegnen, einigten sich 1845 die Verwaltungen der magdeburg-leipziger, magdeburg-halberstädter, braunschweigischen, berlin-anhalter, berlin-stettiner, sächsisch-bayerische Bahn zu gemeinschaftlichen Vorgehen mit Frachtermäßigungen und Erleichterungen in der Güterbeförderung. Sobald 1846 die niederschlesisch-märkische, die berlin-hamburger und berlin-potsdam-magdeburger Bahn vollständig eröffnet wurden und nunmehr fünf Eisenbahnlinien aus verschiedenen Richtungen: Leipzig, Magdeburg, Hamburg, Stettin, Breslau in Berlin zusammentrafen, traten

noch in demselben Jahre auf Veranlassung der berlin-stettiner Bahn die meistens an dem gemeinschaftlichen Berührungspunkte Berlin ihren Sitz habenden Verwaltungen Behufs Regelung der Eisenbahn-Verkehrs-Verhältnisse in nähere Verbindung und bildete 1847, als der Anschluß nach dem Rhein über Braunschweig, Hannover, Minden, Hamm hergestellt war, zu Hamburg den Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, welchem auch die süddeutschen und österreichischen Bahnen beitraten. Derselbe besteht noch heute, hat in Berlin seinen Sitz und ist durch ein eigenes Blatt, die 1861 zuerst erschienen Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahu-Verwaltungen, in der Presse vertreten. Dieser Verein hat den Zweck durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln das eigene und das allgemeine Wohl zu fördern und durch gemeinnützige Einrichtung den gegenseitigen Verkehr auf den Eisenbahnen zu erleichtern.

Es ist der preuß Regierung als ein besonders Verdienst anzurechnen, daß sie z. Z. der Bedrängniß, als die Geldquellen der eben erst in der Entwicklung begriffenen Bahnanlagen versiegten, dem jungen Unternehmen hülfreiche Hand bot, damit die einzelnen Bahnlinien durchgeführt und die Verbindungen derselben unter einander hergestellt werden konnten. Die übrigen deutschen Staaten beschleunigten nunmehr ebenfalls die Herstellung der Eisenbahnanschlüsse. Durch das Ineinandergreifen der einzelnen Linien entstand ein zusammenhängendes Bahnnetz und die sümmtlichen in dasselbe eingefügten, bis dahin nur auf den eigenen Binnenverkehr angewiesenen Bahnen traten nunmehr in gegenseitigen Wechselverkehr. Die belebende Kraft, die Betriebsmittel, begannen allmälig den geregelten Kreislauf durch den ganzen Eisenbahnkörper und diese ersten Pulsschläge bekundeten die Lebensfähigkeit des großen Verkehrsriesen. Mit der Befreiung des beflügelten Rades aus den beschränkten Schienenwegen des Binnen-Verkehrs der einzelnen Bahnen schließt die Leidenszeit der ersten Eisenbahnunternehmungen, und in dem nunmehr beginnenden zweiten Eisenbahnzeitabschnitt wurde der neuen Verkehranstalt erst Gelegenheit gegeben, auf den weit verzweigten Linien der aneinanderschließenden Bahnen ihre Eigenschaften zu entfalten.

---

2. Die Eisenbahn-Verwaltung.

Die Staatsbahnen in den einzelnen deutschen Staaten sind dem zuständigen Ministerium unterstellt, welches die Ober-Aufsicht führt.

Die sächsischen Staatsbahnen bestanden s. Z. aus drei getrennt von einander liegenden Gruppen, der sächsisch-bayerischen, sächsisch-schlesischen und chemnitz-risaer Bahn, welche je einer besonderen Direction zu Leipzig, Dresden und Chemnitz unterstellt waren.

Diesen Direktionen wurden auch die vom Staate gebauten anschließenden Bahnen, wie z. B. der Direktion zu Dresden die sächsisch-böhmische Bahn, unterstellt. Außerdem bestanden in Sachsen Gesellschaftsbahnen unter Staatsverwaltung; so die löbau-zittauer Bahn.

Die bayerischen Staatsbahnen wurden 1851 der General-Direktion der Königl. bayerischen Verkehrsanstalten in München unterstellt, welcher

auch die Verwaltung der Post übertragen und zur besonderen Leitung des Betriebes Ober-Post- und Bahnämter unterstellt wurden.

In Württemberg waren die Eisenbahnen von einer Königl. Eisenbahn-Commission zu Stuttgart verwaltet.

In Baden standen die Staats-Eisenbahnen unter der Direktion der großherzoglich badischen Post und Eisenbahnen; in Braunschweig unter der herzoglichen General-Direktion.

In Preußen bestand eine Einrichtung von Gesellschaftsbahnen, von Gesellschaftsbahnen unter Staatsverwaltung und von Staatsbahnen.

Der Bau neuer Staatsbahnen, einschließlich der Beschaffung der hierzu erforderlichen Gelder, wurde in den deutschen Staaten von vornherein in jedem Einzelfalle durch besonders Gesetz genehmigt, wohingegen die laufenden Ausgaben und Einnahmen in dem jedesmaligen Staatshaushalt erscheinen. Ein allgemein gültiges Eisenbahngesetz in welchem die Grundsätze für die Bau- und Betriebsverwaltung der Eisenbahnen enthalten sind, bestand anfangs nur in Preußen. In den übrigen deutschen Staaten ist ein besonders Eisenbahngesetz vor 1853 nicht erschienen. Da die von den Regierungen erlassenen Bestimmungen über Eisenbahnbau und Betrieb sich im großen und ganzen mit denen des preuß. Eisenbahngesetzes deckten, so wollen wir letzteres einer näheren Betrachtung unterziehen.

Das nach dem Ministerialerlaß von 1836 weiter ausgearbeitete preuß. Eisenbahngesetz vom 3. Nov. 1838 kennzeichnet in mancher Beziehung die Lage der Verhältnisse in dem ersten Eisenbahnzeitabschnitt. Dasselbe ist in vielen Punkten dem englischen Vorbilde entnommen und hat nicht nur den deutschen Staaten sondern auch Oesterreich bei der gesetzlichen und verwaltungsseitigen Regelung der Eisenbahn-Verhältnisse zur Richtschnur gedient. Die wichtigsten Bestimmungen desselben sind folgende:

Bei der Einholung der Genehmigung zum Bau einer Bahn müssen die Hauptpunkte der Bahnlinie und die Größe des Vermögens genau bezeichnet werden. Die endgültige Genehmiguug nach erfolgter Prüfung des Bauplanes wird von der Erbringung des Nachweises abhängig gemacht, daß die vorgesehene Bausumme, das Stammvermögen der Gesellschaft, gezeichnet und die Gesellschaft nach einem von den Unternehmern zu vereinbarenden und der landesherrlichen Bestätigung unterliegenden Statut wirklich zusammengetreten ist.

Dann folgen die Bestimmungen über das bei der Ausgabe der Antheilscheine und bei der Erwerbung des Grundes und Bodens zu beobachtende Verfahren; die Verpflichtung der Gesellschaft zur Schadloshaltung des Staates allen Entschädigungsansprüchen gegenüber, welche an letztern in Folge der Bahnanlagen erhoben werden; die Bestimmung der Frist, innerhalb welcher die Bahn fertig gestellt sein muß und die Berechtigung des Staates zur öffentlichen Versteigerung der Bahnanlagen, wenn diese Frist nicht eingehalten wird. Zur Sicherung des Bahnbetriebes wird von der Aufsichtsbehörde ein Bahnpolizei-Reglement erlassen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, allen Schaden zu ersetzen, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an Personen und Gütern entsteht. Die Gesellschaft hat das Recht, für die ersten 3 Jahre nach der Eröffnug der Bahn die Preise für

die Personen- und Güterbeförderung nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Nach dieser Zeit dürfen die festgesetzten Preise ohne Genehmigung des Ministers nicht erhöht werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach vorheriger Genehmigung der Aufsichtsbehörde auch Dritte gegen Entrichtung eines Bahngeldes zum Betriebe auf der eigenen Bahn zuzulassen. Die Frachtsätze müssen derart veranlagt sein, daß der aus den Bahn- und Frachtgeldern erzielte Reingewinn 10% des Stammvermögens nicht übersteigt. Tarifänderungen innerhalb der ursprünglichen Frachtgrenze müssen der Regierung angezeigt und öffentlich bekannt gemacht werden und zwar im Fall einer Erhöhung früher ermäßigter Sätze, 6 Wochen vor Anwendung derselben. Die zur Anlieferung gelangenden Waaren, deren Beförderung polizeilich zulässig ist, müssen ohne Unterschied der Versender befördert werden; die Beförderung durfte also nicht auf bestimmte Tage beschränkt werden, wie dies früher bei der Post und von den Fuhr-Unternehmern geschah.

Die Vorrechte des Staates hinsichtlich der Personen-, Packet- und Briefbeförderung wurden dadurch gewahrt, daß die Eisenbahnen verpflichtet wurden, die Beförderung der Briefe, Gelder und aller dem Postzwange unterworfenen Güter unentgeltlich zu bewirken; die Reisenden aber, welche etwa die Postverwaltung der Eisenbahn-Gesellschaft zur Beförderung auf der Eisenbahn überweisen würde, sollten vorzugsweise vor anderen Personen gegen Entrichtung des gewöhnlichen, für die von der Postverwaltung zu bezeichnende Wagenklasse zu zahlenden Personengeldes befördert werden. Die Gesellschaft muß eine, auf Grund der Erfahrungen der nächsten Jahre festzusetzende Abgabe entrichten, welche zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Tilgung des in dem Unternehmen angelegten Kapitals dienen sollte. Der Staat behält sich vor, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen. Für Kriegsbeschädigungen und Zerstörungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder zum Besten der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft vom Staate einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen. Die Anlage einer zweiten Bahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten von gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll innerhalb eines Zeitraumes von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden. Die Gesellschaft ist dagegen verpflichtet, nach der Bestimmung der Aufsichtsbehörde den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Linie in einer Fortsetzung, oder in einer Seitenverbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Betrieb auf der früher angelegten Bahn zu gestatten. Zur Ausübung des Aufsichtsrecht des Staates über das Unternehmen wird ein ständiger Commissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünfte beizuwohnen. Abänderungen und gesetzliche Bestimmungen nach Maßgabe der weiteren Erfahrungen sind in dem Gesetz ausdrücklich vorbehalten.

Von diesem Rechte machte die Regierung denn auch später auf Grund der gemachten Erfahrungen bei der Ertheilung der Genehmigung zum Neubau oder zur Erweiterung des alten Unternehmens, namentlich hinsichtlich der Feststellung der Tarife, weitgehenden Gebrauch.

Die auf Grund dieses Gesetzes entworfenen Statuten einer Eisenbahn-Gesellschaft enthalten im Allgemeinen folgendes:

Den Namen und Sitz der nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Aktien-Gesellschaften vom 9. Nov. 1843 gebildeten Gesellschaft. Die Befugnisse der Gesellschaft zur Enteignung des zum Bau der Eisenbahn erforderlichen Grundes und Bodens und zur Beförderung von Personen, Thieren und Gütern. Der Vorbehalt der Regierung zur Genehmigung der Tarife und Tarifänderungen, der Fahrpläne und Fahrplanänderungen. Die Bestimmungen über die Verwendung des Stammvermögens, die Bildung eines Reservefonds bis zur Höhe von 5% des Gesellschaftsvermögens. Die Verpflichtung der Gesellschaft zur Ueberlassung der sämmtlichen Beförderungsmittel an den Staat zur Beförderung von Truppen, Waffen, Kriegs- und Verpflegungs-Bedürfnissen, wobei der Militairbehörde vorbehalten wurde, zu dergleichen Beförderungen eigene Fracht- und Dampfwagen zu stellen.

Die Geschäfte der Gesellschaften werden besorgt:

1. Von den Besitzern der Antheilscheine, welche in der jährlich einmal stattfindenden Hauptversammlung über die bestimmungsgemäße Vertheilung des Reingewinns, die Vermehrung des Gesellschaftsvermögens, die Erweiterung des Unternehmens, die Ergänzungen und Abänderungen des Statuts, die Verwendung des Reservefonds, die Anträge des Verwaltungsraths und der Direktion, sowie über die Auflösung der Gesellschaft zu entscheiden haben;
2. Von dem Verwaltungsrath, dessen Mitglieder in den Hauptversammlungen der Besitzer der Antheilscheine gewählt werden; derselbe übt die Aufsicht über die Geschäfte der Direction aus und ist befugt, eine außerordentliche Hauptversammlung einzuberufen und die Gegenstände der Berathung für die gewöhnliche Hauptversammlung vorzubereiten;
3. Von der Direktion, welche durch Vermittelung von besonderen Verwaltungs-, Bau-, Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Expeditions-Beamten die Verwaltung führt und die Gesellschaft vertritt; dieselbe besteht aus mehreren Mitgliedern, welche vom Verwaltungsrath gewählt werden.

Auf Grund des Eisenbahn-Gesetzes sind in Preußen noch die folgenden Bestimmungen erlassen:

Das Regulativ, die Eisenbahn-Commissariate betreffend, vom 24. November 1848. Zum Geschäftskreis der Königl. Eisenbahn-Commissariate gehört die Wahrung der Rechte des Staats der Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber, sowie die Wahrung der Vortheile der Eisenbahn-Unternehmungen als gemeinnütziger Anstalten und der Vortheile des die Eisenbahnen benutzenden Publikums. Demgemäß sind den Königl. Commissariaten die Geld- und alle Betriebs-Angelegenheiten der Eisenbahn-Gesellschaften unterstellt,

sofern dabei ein allgemeines Interesse obwaltet, desgleichen die Fürsorge für die Aufrechterhaltung und Befolgung des Gesellschaftsstatuts und der den Gesellschaften auferlegten Bedingungen, insbesondere auch die Ueberwachung der Ausführung des vorgeschrieben Polizei-Reglements. Alle Verfügungen der Königl. Regierungen an die Vorstände der Eisenbahn-Gesellschaften sind an das Commissariat zu richten, wie auch umgekehrt alle Berichte der Vorstände an die Königl. Regierungen durch das Commissariat an diese gelangen.

Das Bahnpolizei-Reglement enthält die Bestimmungen über den Zustand, die Unterhaltung und Ueberwachung der Bahn, über die Einrichtung und den Zustand der Betriebsmittel, über die Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes, über das Verhalten des Publikums und über die Ausübung der Bahnpolizei von den hierzu bestimmten Eisenbahnbeamten.

Das Gesetz vom 30. Mai 1853, betreffend, die von den Eisenbahnen zu entrichtenden Abgaben, bestimmt daß die Abgaben von dem Reinertrage der Eisenbahn-Unternehmungen, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, ferner der erforderlichen Rücklagen zum Reservefonds, sowie der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der etwa gemachten Anleihen erforderlichen Beträge zu erheben sind. Von einem Reinertrage bis zu 4% des Stammvermögens ist eine Abgabe von 1/40 dieses Ertrages zu entrichten, welcher Satz bei höheren Reinerträgen sich entsprechend erhöht. Der Ertrag der Abgabe ist behufs Tilgung des von den Eisenbahn-Unternehmern angelegten Stammvermögens in der Art zu verwenden, daß mittelst desselben Stammantheilscheine der bezüglichen Gesellschaft im Wege freien Verkehrs angekauft und die Zinsen und Gewinnantheile, welche auf die angekauften Antheilscheine entfallen, zu gleichen Zwecken benutzt werden.

Die Bestimmungen des Eisenbahn-Gesetzes und die aus demselben hervorgegangenen Maßnahmen lassen erkennen, daß die preuß. Regierung das junge Eisenbahnunternehmen durch eine scharfe Aufsicht vor ferneren Ueberstürzungen sicher stellen und dasselbe erforderlichenfalls vollständig in den Dienst des Staates übernehmen wollte. Anhaltspunkte, welche auf die Absicht der Regierung schließen lassen, Staatsbahnen zu bauen, sind in dem Gesetz nicht enthalten. Nichts destoweniger findet dasselbe auch Anwendung auf die preußischen Staatsbahnen.

Die preuß. Regierung knüpfte an die Uebernahme von Zins-Bürgschaften und Antheilscheine des Stammvermögens der Gesellschaften die folgenden Bedingungen:

1. Der Staat hat Stimmrecht in den Hauptversammlungen (bis zum 4. Theil der sämmtlichen Stimmen);
2. Derselbe hat ferner die Befugniß, den Leiter der Verwaltung und seinen Stellvertreter, sowie den Vorsitzenden des Verwaltungsrathes zu ernennen;
3. Derselbe genehmigt die Ernennung und Entlassung der ersten Betriebs- und Verwaltungsbeamten;
4. Muß der Staat in einer Reihe von aufeinander folgende Jahren (3—5) einen Zuschuß leisten, so erlangt derselbe das Recht, die Verwaltung der betreffenden Bahnen zu übernehmen.

Ueber die später vom Staate in Verwaltung übernommenen Gesellschaftsbahnen wurde eine, mit den Rechten und Pflichten einer öffentlichen Behörde ausgestattete Königlichen Direction eingesetzt, auf welche die im Statut der betreffenden Gesellschaft der früheren Direction, dem Verwaltungsrath und zum Theil die der Hauptversammlung beigelegten Befugnisse übertragen wurden. Die Rechte der Gesellschaft dieser Königlichen Direktion gegenüber wurden von den Mitgliedern des Verwaltungsraths, oder von Abgeordneten der Besitzer der Antheilscheine wahrgenommen, welche u. A. bezüglich der Verwendung der in der Hauptversammlung bewilligten Anleihen, der Feststellung der Gewinnantheile, des Fahrplanes und der Tarife gutachtlich gehört werden mußten. Der Verwaltungsrath der oberschlesischen Bahn hatte in Tariffragen entscheidende Stimme. In der von dem Vorsitzenden der Abgeordneten bezw. des Verwaltungsrathes jährlich einzuberufenden Hauptversammlung wurden die Abgeordneten bezw. die Mitglieder des Verwaltungsrathes gewählt und der Bericht über die Lage des Unternehmens entgegengenommmen.

Die von dem preußischen Staate selbst gebauten Bahnen wurden ebenfalls von einer Königl. Eisenbahn-Direktion verwaltet. Eine solche Direktion bestand in Münster für die westfälische Bahn, in Berlin für die niederschl.-märkische Bahn, in Bromberg für die Königl. Ostbahn und in Saarbrücken für die sarbrückener Bahn. Die Geschäfte der Eisenbahn-Verwaltung wurden bereits in den ersten Jahren fast bei allen Bahnen

a) in eine allgemeine Verwaltung,
b) in eine Betriebs-(Transport)-Verwaltung,
c) in eine Bau-Verwaltung

eingetheilt. Die Baugeschäfte wurden von besondern Oberbeamten wahrgenommen. Die Betriebs-Verwaltung zerfiel wieder in eine Abtheilung für den eigentlichen Betrieb und in eine solche für den Verkehr, welche Abtheilungen ebenfalls von Oberbeamten geleitet wurden. Der Verkehrs-Abtheilung war das Frachtgeschäft unterstellt.

---

3. Das Fahr- und Frachtgeschäft auf den ersten Eisenbahnen.

Sobald die Schienen-Verbindung zwischen dem Ausgangspunkte einer Eisenbahn und dem in der Richtung der betreffenden Eisenbahnlinie gelegenen nächsten Orte hergestellt war, wurde die fertige Bahnstrecke meistens sofort für den Verkehr eröffnet und zwar anfangs von vielen Bahnen nur für den Personen- und Gepäck-Verkehr. Die Fahrgelder und Frachtsätze für die Person bezw. den Ctr. wurden von Station zu Station berechnet, wobei man sich anfangs weniger nach der Entfernung, als nach dem für die betreffende Strecke früher bezahlten Fahrgelde und Fuhrlohne richtete. So betrug die Fracht 1842 auf der berlin-anhalter Bahn von Berlin nach Köthen 12 Sgr., nach Halle 13 Sgr., nach Magdeburg 13 Sgr., und nach Leipzig 16 Sgr. für den Ctr Die Sätze wurden jedoch in kurzer Zeit allgemein für die Meile festgesetzt.

Nach erfolgter Herstellung der ersten Anschlüsse vollzog sich der Güter-Verkehr meistens in der Weise, daß jede Eisenbahn die auf ihren

Stationen zur Beförderungen nach Stationen anderer Bahnen aufgegebenen Sendungen auf die Anschluß- bezw. Uebergangsstation der Nachbarbahn abfertigte, von wo dieselben wieder bis zur nächsten Uebergangsstation bezw. bis zur Bestimmungsstation abgefertigt wurden.

In der ersten Zeit der Betriebs-Eröffnung wurden sogar die sämmtlichen Güter an auf den Endstationen wohnende Mittelspersonen abgefertigt und von diesen aus den Wagen der anbringenden Bahn in die Wagen der von demselben Stationsorte aus weitergehenden Bahn umgeladen, wodurch die Beförderung erheblich erschwert und vertheuert wurde. Dieser Uebelstand wurde jedoch bald durch Zulassung von direkt auf die Empfänger der Sendungen ausgestellten Frachtbriefen, durch den Uebergang der eigenen Wagen auf fremde Bahnen und durch Einlegung von durchgehenden Güterzügen beseitigt.

Die erste diesbezügliche von Eisenbahnen getroffene Vereinbarung wurde zwischen den Verwaltungen der magdeburg-leipziger, magdeburg-halberstädter, herzogl. braunschweigischen, berlin-anhalter, berlin-stettiner und sächsisch-bayer. Bahn im Jahre 1845 getroffen. Hiernach konnten auf sämmtlichen Stationen dieser Bahnen Güter direkt nach den End- und Zwischenstationen aller dieser Vereinsbahnen mit vorgeschriebenen Frachtbriefen angenommen und befördert werden, ohne daß es der Vermittelung eines Dritten bedurfte. Nur wenn die Güter über die Endstationen hinaus befördert werden sollten, mußte in den Frachtbriefen eine auf der betreffenden Endstation wohnende Mittelsperson bezeichnet werden, welche die Weiterbeförderung vornahm. Die verschiedenen Frachtsätze der einzelnen Bahnen wurden zu einem direkten Frachtsatze zusammengestellt, jedoch nur für den Verkehr zwischen den Hauptstationen.

Als im Osten 1848 in Breslau die Verbindung zwischen der oberschlesischen und niederschlesisch-märkischen Bahn hergestellt war, wurden auch schon in demselben Jahre die ersten schlesischen Kohlen in direkt durchgehenden Wagen nach Berlin befördert.

In Mitteldeutschland wurden, nachdem 1851 die Süddeutschland mit Norddeutschland verbindende sächsisch-bayrische Bahn fertig gestellt war, von Hamburg direkte Frachtsätze über Hof nach Bamberg, Nürnberg, Augsburg München eingeführt, zu welchen die Beförderung der Güter zwischen den genannten Stationen ohne Mittelspersonen erfolgte.

Zwischen der hessischen Nordbahn einerseits und der westfälischen Bahn (Soest-Paderborn) und Main-Weserbahn andererseits fand 1851 bereits eine direkte Güterabfertigung statt, bevor noch der Anschluß bei Warburg (1853) bezw. Gießen (1852) hergestellt war. Die Güter wurden durch besonders hierzu verpflichtete Fuhrunternehmer von Warburg bis Paderborn bezw. von Gießen bis Langgöns mit der Fuhre befördert.

Wenn vor 10 Jahren der Fuhrmann mit den durchgehenden Gütern neben der leipzig-dresdener Bahn herfuhr, ohne dieselbe für diese kurze Strecke zu benutzen, so mußte nunmehr da, wo in dem mittlerweile hergestellten größeren Eisenbahnnetze noch eine Lücke vorhanden war, der Fuhrunternehmer die fehlende Verbindung herstellen.

Im rheinischen Gebiete vereinbarten die Bahnen eine direkte Güter-

abfertigung und die Einstellung durchgehender Güterzüge. 1848 wurde, nachdem 1847 die direkte Verbindung mit dem Norden und Osten ermöglicht worden war, im Wechselverkehr zwischen den Hauptstationen der köln-mindener, hannoverischen, braunschweigischen, magdeburg-halberstädter und magdeburg-leipziger Bahn der erste Eisenbahn-Verband (norddeutsche) gegründet mit direkter Güter-Abfertigung, ohne Umexpedition und bei Wagenladungen auch ohne Umladung der Güter auf den Uebergangsstationen.

Die Verwaltung der köln-mindener, düsseldorf-elberfelder und berg.-märkischen (Elberfeld-Dortmund) Eisenbahn trafen 1850 ein Uebereinkommen, nach welchem mit dem 1. Januar 1851 zwischen Deutz und Hagen über Düsseldorf und umgekehrt in jeder Richtung täglich ein Güterzug eingestellt wurde, mit welchem Güter aller Tarifklassen (1. Klasse: Rohmaterialien, 2. Klasse: Erzeugnisse und halbfertige Waaren, 3. Klasse: Kaufmannsgüter) ohne Umladung, unter direkter Abfertigung nach sämmtlichen Stationen der Zuglinie befördert wurden. Die Fahrzeit war auf 10 Stunden festgestellt.

Sodann war 1851 zwischen der Verwaltung der Königl. westfälischen, köln-mindener und berg.-märkischen Eisenbahn ein Vertrag abgeschlossen worden, betreffend die Einstellung eines direkten Zuges zwischen Witten und Paderborn für die Beförderung von Gütern der 1. Klasse (Kohlen und Rohmaterilien) und 2. Klasse (Erzeugnisse und halbfertige Waaren) in ganzen Wagenverladungen nach sämmtlichen Stationen der Zuglinie.

Im Personen-Verkehr war der Uebergang auf den Anschlußstationen mit wenigeren Schwierigkeiten verknüpft. Die anschließenden Bahnen sorgten möglichst bald für unmittelbare Anschlüsse der Personen-Züge; die Personen begaben sich von dem Bahnhofe der anbringenden Bahn nach demjenigen der Nachbarbahn, was ohne Kosten zu ermöglichen war. In der ersten Zeit fuhren in der Regel auf den für den Verkehr eröffneten Strecken in jeder Richtung nur 2 — 4 Personenzüge, welche nebenbei auch zur Güterbeförderung benutzt wurden, während besondere Güterzüge nur nach Bedarf eingestellt wurden. Auf vielen Bahnen fand anfangs eine Güterbeförderung überhaupt nicht, oder nur in beschränktem Maße statt, wie auf der oberschlesischen, berlin-potsdamer, braunschweigischen, nürnberg-fürther, badischen, Taunus-, bonn-kölner Bahn und auf den belgischen Bahnen bis gegen Ende 1838.

Die Bedingungen, unter welchen die Beförderung von Personen und Gütern auf den deutschen Bahnen erfolgte, waren in den Bahn-Reglements und Tarifen enthalten.

Die Bahn-Reglements enthielten die den Personen- und Güterverkehr betreffenden allgemeinen Bestimmungen, die Bedingungen für das Fahr- und Frachtgeschäft, welche anfangs von jeder Bahn besonders festgestellt, auch wohl in die Tarife aufgenommen oder von den Aufsichtsbehörden vorgeschrieben wurden, wie dies z. B. bei der berlin-potsdamer, düsseldorf-elberfelder und rheinischen Bahn der Fall war, deren Bau noch vor Erlaß des preuß. Gesetzes von 1838 genehmigt worden ist. Nachdem 1847 der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in's Leben getreten war, erließ dieser bereits in demselben Jahre gemeinsame Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Gepäck und Vieh im Vereinsgebiet. 1850 wurden

Bestimmungen über den Güterverkehr, die allgemein gültigen Bedingungen des Frachtvertrages, das erste Vereinsgüter=Reglement erlassen. Auf Grund dieses Reglements wurde auf den dem Verein inzwischen beigetretenen 42 Eisenbahnen eine direkte Güterbeförderung von und nach allen Verbands=stationen ohne Vermittelung einer dritten Person auf den Uebergangsstationen eingeführt. Dasselbe enthielt ferner Bestimmungen über die Beigabe und Ausfüllung der Frachtbriefe, über die An= nnd Ablieferung der Güter, die Zahlung der Fracht und über die Gewährung von Entschädigungen für Fehlgewicht im Betrage von 20 Thlr. für den Ctr., wobei ein Gutgewicht von 1—2% vorbehalten wurde. Gab der Versender im Frachtbrief einen höheren Werth an, so wurde für die betreffende Sendung ein Zuschlag von 2% der Fracht bei einer Versicherung von 20—50 Thlr. für den Ctr., von 4% bei Versicherungen von 50—100 Thlr. für den Ctr. berechnet. Man unterschied zwischen Eilgut= und gewöhnlicher Stückgutfracht.

Die ursprünglichen Tarife der Gesellschaftsbahnen durften in den einzelnen Staaten ohne Genehmigung der Aufsichtsbehörde nicht erhöht werden, dagegen war die freie Bewegung nach unten in das Belieben der Bahnverwaltungen gestellt; später wurde von den Regierungen bei Ertheilung der Genehmigung zum Bau neuer Bahnen oder zur Erweiterung der alten Bahnanlagen auch die Genehmigung der Tarife und jeder Tarifänderung vorbehalten. Die Frachtsätze der Staatsbahnen werden von den Aufsichtsbehörden geregelt, mit der Maßgabe, daß in Preußen die einschläglichen Bestimmungen des Gesetzes von 1838 sowohl bei den Staats= als bei den Gesellschafts=Bahnen zu beachten sind und in Bayern die Grenze der Frachtsätze nach oben durch das Staatshaushalts=Gesetz bestimmt wurde.

Die Tarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen waren meistens in drei Klassen eingetheilt. Der Satz der ersten Klasse war dem Fahrgelde der Post gleichgestellt und betrug im Allgemeinen 6 Sgr für die Meile; die Sätze der zweiten und dritten Klasse waren in Höhe des Fahrgeldes für Miethwagen und gewöhnliches Fuhrwerk gestellt und betrugen durchschnittlich 4 Sgr für die zweite und 3 Sgr für die dritte Klasse.

Die Fahrpreise, und auf einigen Bahnen auch die einschließlichen Hauptbedingungen des Bahn=Reglements, waren auf den Billets vorgedruckt, welche auf der Abgangsstation von den Reisenden gelöst und während der Fahrt oder auf der Bestimmungsstation wieder abgegeben und demnächst von den Zugbeamten, oder den Beamten der Bestimmungsstation an die von der betreffenden Verwaltung bezeichnete Abrechnungsstelle eingesandt wurden.

Die Höhe der Personenfahrgelder richtete sich auch wohl nach den früheren örtlichen Verkehrs=Verhältnissen. Die Fahrgelder betrugen auf der Kais.Ferd.Nordb. f. d. 1.Kl.8,3Sgr, 2.Kl. 5,2Sgr, 3.Kl. 3,4Sgr, 4.Kl. 2,2Sgr.

sächsisch=bayer. B. „ „	1. „ 8 „	2. „ 5 „	3. „ 3 „	
Taunusbahn „ „	1. „ 7,6 „	2. „ 5 „	3. „ 3,5 „	4. „ 2,5 „
münch.=augsb. „ „ „	1. „ 6,4 „	2. „ 5 „	3. „ 3 „	
brschw.harzb. „ „ „	1. „ 6,3 „	2. „ 3,6 „	3. „ 2,7 „	4. „ 1,7 „
badische „ „ „	1. „ 5,4 „	2. „ 3,7 „	3. „ 2,5 „	4. „ 1,7 „
breslau=freib. „ „ „	1. „ 5,1 „	2. „ 3,4 „	3. „ 1,8 „	

berlin-potsd. B. f. d. 1. K. 4,3 Sgr. 2. Kl. 3,6 Sgr. 3. Kl. 2,1 Sgr.
köln-bonner „ „ „ 1. „ 3,2 „ 2. „ 1,9 „ 3. „ 1,2 „ 4. Kl. 0,8 Sgr.

Die übrigen Bahnen bewegten sich in ungefährer Höhe der bereits erwähnten Durchschnittssätze.

Diejenigen Bahnen, welche die schöneren Punkte Deutschlands berührten, die köln-bonner, frankfurt-wiesbadener, badische, braunschweig-harzburger, breslau-freiburger Bahn, hatten in der Absicht, die Bevölkerung zu Vergnügungsreisen zu veranlassen, die billigsten Fahrpreise erstellt und von vornherein fast sämmtlich eine 4. Wagenklasse eingeführt.

Reisegepäck wurde allgemein bis zu 50 Pfd. frei befördert; für weiteres Gewicht betrug die Gepäckfracht durchschnittlich 20 ₰. für den Ctr. und die Meile, welches auch heute noch der Durchschnittssatz ist.

Die Gütertarife enthielten die für den Ctr. und die Meile erstellten Frachtsätze, sowie die besondern Beförderungsvorschriften; dieselben wurden anfangs von jeder Bahn nur für den Verkehr zwischen den eigenen Stationen herausgegeben und Lokaltarife, oder Tarife für den Binnen-Verkehr genannt.

Die Fracht wurde entweder auf der Versandstation vom Versender erhoben, oder zur Einziehung vom Empfänger auf die Empfangsstation überwiesen. Die Ueberweisung der Güter und der einzuziehenden Frachten fand vermittelst Begleitkarte statt, in welche die im Frachtbriefe enthaltene Frachten-Rechnung übertragen und welche nach erfolgter Prüfung der Richtigkeit der überwiesenen Beträge von der Empfangsstation an die von der betreffenden Eisenbahn - Verwaltung eingerichtete Abrechnungsstelle eingesandt wurde.

Bald nach erfolgter Herstellung der Anschlüsse wurden die Güter von den Stationen der eigenen Bahn unmittelbar auf die Stationen der anschließenden Bahnen abgefertigt. Zu einer solchen unmittelbaren Abfertigung auf fremde Stationen bedurfte es selbstverständlich einer vorherigen Vereinbarung zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen und diejenigen Bahnen, welche eine bestimmte Verkehrsrichtung oder ein besonders Verkehrsgebiet beherrschten, vereinigten sich zu einem Verbande. Den Verkehr zwischen den innerhalb des Verbandsgebiets gelegenen Stationen nannte man „Verbandsverkehr“ und die in demselben der Beförderung von Gütern zu Grunde gelegten Tarife „Verbands-Güter-Tarife“. Es wurden nur die größeren Stationen in den directen Tarif aufgenommen und die für die kleineren Stationen bestimmten Sendungen auf die nächste vor der Bestimmungsstation gelegene, mit direkten Frachtsätzen versehene Verbandsstation der Empfangsverwaltung abgefertigt, von wo alsdann die Weiterbeförderung auf die Bestimmungsstation im Binnenverkehr erfolgte. War die Versandstation nicht in den direkten Verkehr aufgenommen, so erfolgte die Abfertigung der Verbandssendungen im Binnenverkehr auf die zunächst gelegene Verbandsstation der eigenen Verwaltung, von welcher alsdann die Abfertigung im Verbande vorgenommen wurde. Diese Art der Abfertigung besteht heute noch.

Bei der ersten Einrichtung des Frachtgeschäftes hatte man sich nach der Beförderung der Güter auf den Land- und Wasserwegen gerichtet, weshalb die Tarife mit wenigen Ausnahmen höchst einfach waren. Man

erstellte meistens zwei Klassen, eine theuere für Kaufmannsgüter in kleineren und größeren Sendungen, welche in bedeckt gebauten Wagen und eine billigere für Rohstoffe in vollen Ladungen, welche in offenen Wagen befördert wurden. Die Eisenbahnen mit starkem Verkehr bildeten auch drei Hauptklassen, die erste für Rohstoffe, die zweite für Erzeugnisse und halbfertige Waaren und die dritte für Kaufmannsgüter. Für Equipagen, Fahrzeuge waren meistens nur im Binnenverkehr zwischen den größeren Stationen besondere Frachtsätze eingeführt, welche sich durchschnittlich auf 25 Sgr. für das Fahrzeug und die Meile beliefen. Für die Beförderung von Vieh, welches früher nur in höchst seltenen Fällen mit der Fuhre befördert wurde, führten die Eisenbahnen einen besonderen Tarif ein. Die Fracht betrug durchschnittlich ebenfalls für den Wagen und die Meile 25 Sgr. Für Einzelvieh wurde auf einigen Bahnen eine Ermäßigung bewilligt; meistens brachte man den vorerwähnten Wagenladungssatz je nach der zur Beförderung gelangenden Stückzahl mit einem Drittel, der Hälfte oder mit zwei Drittel in Anrechnung.

Bei der Erstellung der ersten Eisenbahnfrachtsätze hatte man ebenfalls die für die Beförderung auf den Landwegen in den Verkehrsgebieten der einzelnen Bahnen gezahlten Frachten zur Richtschnur genommen, mit der Maßgabe jedoch, daß man in Anbetracht der Möglichkeit, vermittelst der Eisenbahnen große Gütermassen auf einmal und schneller befördern zu können als mit der Fuhre, eine entsprechende Ermäßigung der Eisenbahnfrachten hatte eintreten lassen, welche sich denn auch hauptsächlich auf die in großen Mengen und in vollen Ladungen zur Beförderung gelangenden Rohstoffe erstreckte. Das für diese Ladungen mit ermäßigten Frachtsätzen vorgesehene niedrigste Gewicht war sehr verschieden und wechselte bei den einzelnen Bahnen zwischen 40 und 120 Ctr.

Da in jedem Verkehrsgebiete vor Einführung der Eisenbahnen für die Beförderung vermittelst Fuhrwerks je nachdem die Behandlung des Gutes während der Beförderung mehr oder weniger Sorgfalt erforderte, der Unternehmer mehr oder weniger Gewähr für die rechtzeitige Ablieferung bot, Rückladungen in Aussicht, oder Wasserwege in Mitbewerb standen, die zu durchfahrende Strecke gebirgig oder eben, der Weg schlecht oder gut bezw. je nach der Jahreszeit bedeutend höhere oder niedrigere Frachten gezahlt wurden, so übertrugen sich diese Schwankungen in den Beförderungskosten auch auf die ersten Eisenbahnfrachten. Den Unternehmern stand hierbei allerdings bei dem großen Unterschiede der Bau- und Betriebskosten der einzelnen Bahnen ein weiter Spielraum zur Verfügung. Beispielsweise hatte die rheinische Bahn (Köln-Aachen) durch den Tunnelbau und mehrere größere Ueberführungen 877 000 Thlr. für die Meile Bahnlänge zu verzinsen. Es sind dies die größten Bauauslagen von allen deutschen Bahnen, ausgenommen die spätere berliner Verbindungsbahn, welche 1 000 000 Thlr. für die Meile zahlte.

Die ersten Frachten der rheinischen Bahn betrugen im Binnenverkehr 1 Sgr. für den Centner und die Meile; im Verkehre mit Belgien wurden Rohstoffe zu 3,4 Pfg., Baumwolle, Bier, Caffee zu 4 Pfg. und fertige Waaren zu 5 Pfg. für den Centner und die Meile befördert. Die

letzteren Sätze waren also immer noch um die Hälfte billiger als die frühere Landfracht. Die düsseldorf-elberfelder Bahn hatte für den Bau aus der Rheinebene in's Bergische 713 000 Thlr. für die Meile Bahnlänge zahlen müssen. Die ersten Frachten betrugen für den Ctr. und die Meile 8½ Pfg. für Kaufmannsgüter und 4¼ Pfg. für Rohstoffe.

Die Landfracht betrug, weil auf der Strecke Düsseldorf-Elberfeld 3 bis 4 Mal Vorspann genommen werden mußte, das Doppelte und zeitweise das Dreifache. Die badische Bahn zahlte 342 000 Thlr. für die Meile Bahnlänge und erhob an Fracht für den Centner und die Meile 1 Sgr., verlegte sich aber bis zur Herstellung der Verbindung mit Straßburg bezw. Basel hauptsächlich auf die Personen-Beförderung. Die oberschlesische Bahn (Breslau-Oppeln) zahlte den geringsten Betrag von 164 000 Thlr. für die Meile Bahnlänge und erhob an Fracht für den Centner und die Meile für Kaufmannsgüter 6 Pfg., für Rohstoffe 4 Pfg. und für Kohlen im Verkehr mit Berlin über die niederschlesisch-märkische Bahn 1¹/₆₃ Pfg. Die Königliche niederschlesisch-märkische Bahn zahlte für die Meile Bahnlänge 220 000 Thlr.; dieselbe erstellte die billigsten Frachten: 3 Pfg. für Kaufmannsgüter, 2 Pfg. für Rohstoffe und 1,01 Pfg. für Kohlen im Verkehr zwischen Schlesien und Berlin. Die Landfracht betrug zwischen Breslau und Berlin 8 Pfg. für den Centner und die Meile. Durchschnittlich stellten sich die Eisenbahnfrachten im Binnenverkehr der Bahnen für den Centner und die Meile auf 6 Pfg. für Kaufmannsgüter und auf 3 Pfg. für Rohstoffe, während die Landfrachten durchschnittlich 12 Pfg. für den Centner und die Meile ausmachten.

Mit der Betriebseröffnung der Eisenbahnen auf dem weiten Gebiete des großen Eisenbahnnetzes begannen die großen Handelsplätze ihr Verkehrsgebiet zu erweitern, und um mit Erfolg in die Nachbargebiete übergreifen zu können, wurden Frachtermäßigungen für die Gegenstände beantragt, deren Absatzgebiet erweitert werden sollte. Diese Anträge erstrekten sich so wohl auf die früher mit der Fuhre bereits auf große Entfernungen zum Versand gelangten billigeren Kaufmannsgüter als auf die Rohstoffe, Halberzeugnisse und auf die aus denselben gefertigten billigeren Waaren, deren Vertrieb vor Einführung der Eisenbahnen nur auf die nächste Umgegend beschränkt gewesen war, oder welche bis dahin überhaupt nicht im Verkehr erschienen waren.

Dieses Gebiet der Frachtermäßigungen war das Versuchsfeld für die neue öffentliche Verkehrsanstalt, die Schule, in welcher der junge Eisenbahnriese nach den Grundsätzen seiner Mutter, der Volkswirthschaft, erzogen werden sollte.

---

4. Die ersten Wirkungen der Eisenbahnen auf den Verkehr.

Die Entstehung der größeren Verkehrsbewegungen in früherer Zeit ist stets auf dieselben Erscheinungen zurückzuführen.

Als die Phönizier die Ostsee-Küste aufsuchten, standen unsere Vorfahren weder unter sich, noch mit andern Völkern in geschäftlichem Verkehr. Erst als sie auf den Werth ihrer Erzeugnisse und die Nutzbarmachung der-

selben aufmerksam gemacht wurden, und den Gebrauch der Erzeugnisse der fremden Länder kennen lernten, begann der gegenseitige Waarenaustausch, welcher von kleinen Anfängen sich später zur Höhe der Handelsblüthe der Hansestädte emporschwang.

Der durch die Kreuzzüge hervorgerufene persönliche Verkehr der Bewohner des Abendlandes mit denen des Morgenlandes führte zu dem gegenseitigen Austausch der Erzeugnisse beider Welttheile.

Mit der Entdeckung fremder Länder durch die Portugiesen, Spanier, Niederländer und Engländer wurde eine große Anzahl von neuen Gegenständen durch den gegenseitigen Austausch Gemeingut der alten und neuen Welt.

In unserm engeren Vaterland vollzog sich der Austausch der Güter zuerst da, wo eine größere Anzahl von Personen zu Festlichkeiten an einem Orte zusammenkamen; wie dies z. B. nach Einführung des Christenthums bei den Kirchweihfesten der Fall war.

Unter diesen Orten gelangten wiederum diejenigen zu einer besondern Bedeutung, welche infolge der bequemeren Verkehrswege, besonders aber auf den natürlichen und billigeren Wasserwegen leichter und schneller zu erreichen waren.

Hiernach gehören zu den Bedingungen eines regen Verkehrslebens:

1. Verschiedenartigkeit der Verbrauchsgegenstände in den einzelnen Verkehrsgebieten;
2. persönlicher Wechselverkehr zwischen den einzelnen Völkern und Landesbewohnern, um die beiderseitigen Verbrauchsgegenstände kennen zu lernen und den Austausch derselben herbeizuführen;
3. bequeme Verkehrswege, auf welchen dieser Austausch schnell und billig vorgenommen werden kann;
4. Vermehrung und Vervollkommnung der Verbrauchsgegenstände und Vielseitigkeit in der Verwendung und Nutzbarmachung derselben.

Da wo die unter 1 angeführte Bedingung erfüllt ist — und es ist dies ja bei den verschiedenartigen Erzeugnissen, Sitten und Gebräuchen in den einzelnen Welttheilen, Ländern und Gegenden der Fall —, vollzieht sich die Bedingung unter 2 nach Maßgabe der unter 3 vorausgesetzten Verbindungswege und der Billigkeit und Schnelligkeit der Beförderung auf denselben.

Die unter 2 und 3 aufgestellten Bedingungen waren bis zur Einführung der Eisenbahnen nur höchst unvollkommen erfüllt worden.

Nach Beendigung der Kreuzzüge wurde auch der persönliche Verkehr mit dem Morgenlande eingestellt, und die Ablenkung des Güterverkehrs mit Asien auf den 1497 entdeckten Seeweg war leichtes Spiel.

Trotzdem die Kreuzzüge Jahrhunderte hindurch gedauert hatten, und nach der Entdeckung des Seeweges nach Ostindien und den neuen Welttheilen wiederum Jahrhunderte verstrichen waren, hatte die jeweilige, durch diese Ereignisse hervorgerufene Vekehrsbewegung sich nur über einen kleinen Theil des Festlandes zu verbreiten vermocht. Es fehlte eben an geeigneten Verbindungswegen und Beförderungsmitteln, um im Innern des Landes eine namhafte Steigerung des Güter-Verkehrs und einen persönlichen Wechselverkehr herzustellen.

Bis vor Kurzem — es sind eben erst 50 Jahre — war der bei weitem größte Theil des Binnenlandes für den weit verzweigten Wechselverkehr verschlossen. Nur einzelne der an den natürlichen Verkehrswegen, den Wasserstraßen, und an den wenigen, mühsam erbauten und noch mühsamer zu unterhaltenden Landstraßen gelegenen Hauptorte vernahmen den langsamen Pulsschlag des Verkehrslebens der Völker.

Da begann das Zeitalter der Eisenbahnen, mit welchem die unter 2 und 3 bezeichneten Hauptbedingungen eines regen Verkehrslebens in Erfüllung gingen. Mit zehn- und zwanzigfach größerer Geschwindigkeit und zu bedeutend billigeren Frachten beförderte eine einzige Maschine auf den glatten Schienenwegen so viel, als vordem 1000 Pferde auf den unebenen Landwegen nicht zu ziehen vermocht hatten. Bei der Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Billigkeit der Reise auf den Eisenbahnen wurde bald eine größere Reiselust hervorgerufen.

Die bis dahin bei der Beförderung auf Landwegen vorhandenen Schwierigkeiten und Hindernisse, welche mit den frühern unzulänglichen Betriebsmitteln nicht überwunden werden konnten, waren nunmehr beseitigt. Ueber die höchsten Berge und größten Flüsse schnaubt das Dampfroß im Fluge hinweg bis in die entlegensten Gegenden, um auch diese in den Kreis der allgemeinen Verkehrsbewegung hineinzuziehen. Die bereits im Verkehr befindlichen Erzeugnisse und Verbrauchsgegenstände der Länder der alten und neuen Welt, die Kaufmannsgüter, fanden infolge dessen eine bedeutend schnellere Verbreitung und Eingang bei immer breitern Volksschichten und auf immer größern Absatzgebieten. Die bis dahin nur in unmittelbarer Nähe ihrer Lagerstellen und Erzeugungsorte zur Verwerthung gelangten Rohstoffe und geringwerthigen Güter wurden nunmehr auf bedeutend weitere Entfernungen zum Versand gebracht und erschienen jenseits der Grenze ihres früheren Absatzgebiets als neue Verbrauchsgegenstände im Verkehr.

Die Vermehrung des Güteraustausches hatte eine Vermehrung des Volksvermögens zur Folge, weil allgemein als Grundsatz angenommen werden muß, daß für jedes Gut oder für jede Leistung ein mehrwerthiges Gut bezw. eine mehrwerthige Leistung eingetauscht, also bei jedem Austausch ein Ueberschuß erzielt wird.

Gehen wir zu einer nähern Betrachtung der einzelnen Punkte über, von welchen die treibende Kraft der durch die Eisenbahnen hervorgerufenen Verkehrsbewegung ausgegangen ist.

Wir unterscheiden im Allgemeinen zwischen einer Verkehrsbewegung,

a) welche durch den Bau der Eisenbahnen und durch die Einrichtung des Betriebes auf denselben, und
b) welche durch den Betrieb auf den Eisenbahnen herbeigeführt worden ist.

A) Die durch den Bau der Bahnen und durch die Errichtung des Betriebes auf denselben im Verkehr hervorgerufenen Wirkungen.

Mit der Leitung der Eisenbahnunternehmungen wurde eine große Anzahl von Beamten: Baumeister, Verwaltungs-, Aufsichts- und Büreau-

beamten betraut, und zur Bewältigung der Erdarbeiten, Unter- und Ueberführungen, zum Bau von Brücken und Tunnels waren Hunderte und Tausende von Unternehmern, Handwerkern und Arbeitern erforderlich. Für die gegen früher mehr beschäftigten Beamten und Arbeiter mußten ganz bedeutende Beträge für Gehälter und Löhne aufgebracht werden, welche vor der Zeit der Eisenhahnen meistens gar nicht flüssig waren, um welche nunmehr aber die Verbrauchskraft des Landes vermehrt wurde.

An der Lieferung der zum Bau der Tunnels, Brücken, Durchlässe u. s. w., der Stationsgebäude, Güter-, Maschinen- und Wagenschuppen, Wasserstationen, Wärterhäuschen, der Werkstätten 2c., der Verwaltungs- und Wohngebäude erforderlichen Rohstoffe und Ausrüstungsgegenstände, sowie an der innern Ausstattung und Ausschmückung der Verwaltungs-, Empfangs- und Wohngebäude waren wiederum viele Unternehmer, Unterhändler und Handwerker mit Tausenden von Arbeitern betheiligt, deren Verdienst ebenfalls zur Vermehrung der Verbrauchskraft beitrug.

Das Handwerk war besonders bei der Herstellung der Betriebsmittel, der Eisenbahnwagen und Maschinen überhaupt bei der Herstellung der Betriebseinrichtnngen stark vertreten; Schreiner, Schlosser, Maurer, Sattler, Tapezierer, Glaser, Maler u. s. w. erhielten lohnende Beschäftigung.

Leider konnte in der ersten Zeit nur ein geringer Theil der Maschinen und Bahnschienen in Deutschland hergestellt werden; der bei weitem größere Theil wurde von England, Belgien und Amerika bezogen. Die Schienen für die nürnberg-fürther Bahn waren zwar von einem Werke in Neuwied gefertigt worden, dasselbe hatte jedoch den niedrigen Preisen Englands gegenüber so billig liefern müssen, daß bei seinen noch unvollkommenen Einrichtungen ein Verdienst nicht erzielt wurde. Auch die übrigen deutschen Werke standen noch nicht auf der Höhe, um mit den englischen Werken den Wettbewerb im Maschinenbau und in der Schienenerzeugung aufnehmen zu können. Der Ctr. inländisches Schieneneisen kostete auf den rheinischeu und westfälischen Werken 5 Thlr., während englisches Schieneneisen zu 4 Thlr., einschließlich 1 Thlr. für Zoll, frei nach Berlin geliefert wurde. Die schlesischen Werke waren für die Schienenerzeugung noch gar nicht eingerichtet. Die oberschlesische Bahn bezog ihre ersten Schienen von Aachen; die leipzig-dresdener und braunschweigische Bahn von England. Letztere bezahlte für 5000 t. eine Eingangssteuer von 110000 Thlr.

Die ersten Versuche im Maschinenbau wurden 1839 in Berlin und Sachsen gemacht. Bald darauf folgten Buckau, (1842) Sterkrade, Aachen, Carlsruhe u. a. demselben Beispiele.

Die Eisenbahnwagen wurden dagegen an verschiedenen Stellen Deutschlands, in Carlsruhe, Nürnberg, Breslau, Berlin, Cassel, Deutz, Aachen u. s. w. hergestellt; auch die Schienenbefestigungsgegenstände, das Kleineisenzeug, wurde von einheimischen Werken geliefert. Nach einer angestellten Berechnung kamen auf die Meile Eisenbahn rund 10000 Ctr. Eisen. Welche Bedeutungen den Eisenlieferungen für Bahnanlagen beigemessen wurde, geht aus dem Umstande hervor, daß, als sich das Geld in Deutschland von den Eisenbahnunternehmungen zurückzog, englisches Geld zum Bau der Bahnen unter der Bedingung angeboten wurde, daß die Re-

gierungen die zollfreie Einfuhr des aus England kommenden Eisens bewilligten. Dies wurde trotz der dringenden Vorstellungen der Eisenbahngesellschaften von der preußischen Regierung abgeschlagen. Auch die bayrische Regierung hatte dem hierauf bezüglichen Antrage der nürnberg-fürther Bahn nicht entsprochen. Man wollte grade durch den Zoll die einheimische Erzeugung stärken und derselben den Mitbewerb erleichtern.

Bei der gleichzeitigen Inangriffnahme der Bahnanlagen in den verschiedenen Theilen des Landes wurde die Nachfrage nach Arbeitskräften eine allgemeine. Die nächste Folge hiervon war eine Erhöhung der Löhne. Beim Bau der ersten rheinischen Bahnen verdienten die Arbeiter durchschnittlich 10—12 Sgr. täglich; noch bevor die ersten Strecken fertig gestellt waren, mußten 15—25 Sgr. gezahlt werden. In Sachsen betrug der Tagelohn für Arbeiter 1838 6—8 Sgr., in Schlesien 1843 $5^1/_2$—$7^1/_2$ Sgr.

Durch das Heranziehen einer größeren Anzahl von Arbeitskräften nach den Baustellen wurde ein weiterer Einfluß auf die Preise der Lebensmitteln und Wohnungen ausgeübt. Die Leute konnten zu den damals üblichen Preisen nicht einmal Kost und Wohnung bekommen und waren gezwungen, höhere Preise zu zahlen. Den hierdurch entstandenen Ausfall am Verdienste mußten dieselben durch Beantragung höherer Löhne auszugleichen suchen, welche auch bei dem fortwährenden Mangel an Arbeitskräften bewilligt wurden.

Da die Lebensmittel: Gemüse, Kartoffeln, Getreide, Fleisch u. s. w. fast ausschließlich nur Erzeugnisse der in der Umgegend betriebenen Landwirthschaft waren, so stieg auch der Werth des Grund und Bodens in kurzer Zeit um ein Bedeutendes und erreichte in den fünfziger Jahren stellenweise das Doppelte der in den vierziger Jahren gezahlten Preise, ganz abgesehen von den noch höheren Preisen, welche für den zum Bau von Eisenbahnen erworbenen Grund und Boden gezahlt werden mußten.

Als 1848 die preuß. Regierung die Frage der Uebernahme der nothleidende Gesellschaftbahnen auf den Staat erörterte, war bereits eine Summe von 100 Millionen Thlrn. für Eisenbahnen aufgebracht worden, so daß durch den Eisenbahnbau allein in Preußen seit der Eröffnung der ersten Linien durchschnittlich jährlich 10 Millionen Thlr. mehr in den Säckel der Volkswirthschaft geflossen waren.

Im Durchschnitt stellten sich in Deutschland zu Anfang der fünfziger Jahre die für eine Meile Eisenbahn aufgewendeten Gelder auf rund 400 000 Thlr. und der für Eisenbahnanlagen bis 1854 verwendete Gesammtbetrag auf 400 000 000 Thlr. oder auf annährend 25 000 000 Thlr. für das Jahr.

B. Die durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufenen Wirkungen.

1. Die Betriebskosten.

Was über den Bau der Bahnen bezüglich der Vermehrung der Verbrauchskraft des Landes gesagt ist, trifft in derselben Weise beim Betriebe der Bahnen zu, nur daß die Gelder für Gehälter und Löhne der Beriebsbeamten und Arbeiter, sowie für die zum Betriebe der Bahnen

erforderlichen Verbrauchsgegenstände, wie Kohlen, Schmieroel, Brennoel, Gas u. s. w., sowie die Gelder für die Reinigung, Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel und Bahnanlagen regelmäßig jedes Jahr immer wieder von Neuem flüssig gemacht werden und dauernd zur Vermehrung des allgemeinen Volksvermögens beitragen.

1855 besaß Deutschland eine Bahnlänge von annährend 1000 Meilen; die Durchschnittsausgaben für den Betrieb stellten sich auf rund 25 700 Thlr. für das Jahr und die Meile. Hiernach wurden in diesem Jahres bereits gegen 25 700 000 Thlr. allein an Betriebskosten in den Verkehr gebracht, also noch mehr als für Eisenbahnneubauten um dieselbe Zeit verausgabt wurde.

Je mehr Eisenbahnen gebaut und in Betrieb gesetzt wurden, je größer wurden selbstverständlich die jährlichen Betriebskosten.

Die Höhe der Betriebskosten war ebenso wie die Höhe der Baukosten bei den einzelnen Bahnen sehr verschieden. Dieselben richteten sich theilweise nach der Stärke des auf den einzelnen Bahnen zu bewältigenden Verkehrs, sowie nach der Höhe der zu zahlenden Löhne, Besoldungen und der Preise für die Verbrauchsgegenstände, theilweise aber auch nach den durch die örtlichen Verhältnisse verursachten Schwierigkeiten im Eisenbahn-Betriebe. Während in der ersten Zeit die Betriebskosten der düsseldorf-elberfelder Bahn sich auf 114 000 Thlr., gleich 75% der Roheinnahme beliefen, erreichten diejenigen der berlin-frankfurter Bahn nur die Höhe von 54 000 Thlr., gleich 44% der Roheinnahme.

In Deutschland betrugen die Betriebskosten 1850 durchschnittlich annähernd 50% der Roheinnahme.

2. Der Reinertrag.

Ist der Bau und Betrieb der Eisenbahnen für einen großen Theil der Bevölkerung eine ergiebige Einnahmequelle, welche aus dem Vermögen der Eisenbahnunternehmer entspringt, so beziehen letztere ihren Lohn für die Leistungen ihres Unternehmens aus den Betriebseinnahmen des Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehrs.

1851, in welchem Jahre die süddeutschen Bahnen noch nicht miteinander verbunden, und Süddeutschland mit Norddeutschland über die sächsisch-bayerische Bahn erst einige Monate und über die Main-Weser-Bahn noch gar keine directe Verbindung hatte, betrug der Reinerlös der Bahnen in Bayern 2,5%, in Württemberg 3,25%, in Baden 3,9% des verwendeten Baubetrages. In Norddeutschland, wo die Eisenbahnen bereits längere Zeit mit einander in Verbindung standen, betrug der Reinerlös bei der berlin-hamburger Bahn 4%, niederschlesisch-märkischen 4,7%, hannoverschen 5,3%, köln-mindener 5,6%, oberschlesischen und leipzig-dresdener 8%, magdeburg-halberstädter und berlin-stettiner 8,5% und bei der braunschweigische Bahn 10,6%.

1855 betrug in Deutschland der Reinerlös der Eisenbahnen gegen 23 600 Thlr. für die Meile oder für 1000 Meilen 23 600 000 Thlr. Man kann rechnen, daß allein in dem einen Jahre durch die Eisenbahnunternehmungen bereits annährend 75 Millionen Thlr. in Umlauf gesetzt wurden, welche ohne die Eisenbahn überhaupt gar nicht flüssig geworden wären.

3. Der Personen-Verkehr.

Mit der Betriebs-Eröffnung wurden die Eisenbahnen ihrer eigentlichen Bestimmung übergeben.

Wie früher jeder große wirthschaftliche Aufschwung durch einen stärkeren persönlichen Wechsel-Verkehr der Völker veranlaßt worden war, so wurde auch die große Eisenbahn-Verkehrsbewegung durch einen stärkeren Personen-Verkehr eingeleitet.

Die Hauptwirkungen auf den Personen-Verkehr wurden durch die Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Billigkeit der Reise auf den Eisenbahnen ausgeübt.

Die gefährlichen, beschwerlichen und noch dazu theuren Fahrten in den schlecht eingerichteten Mieth- und engen Postwagen auf den unebenen Landwegen waren wahrlich nicht geeignet, die Reiselust zu erwecken. Es ist noch nicht lange her, daß man vor Antritt einer größern Reise wegen der Länge der Dauer und der mit derselben verbundenen Gefahren auf alles Widerwärtige gefaßt sein mußte, und wo ängstliche Naturen ihren letzten Willen niederlegten, als gingen sie dem sicheren Tode entgegen. Die Reisen wurden deshalb auf die äußerste Nothwendigkeit beschränkt, und Vergnügungsreisen gehörten zu den Seltenheiten

Wie leicht und angenehm stellt sich hiergegen die Fahrt auf der glatten Schienenbahn in den bequem und räumig eingerichteten Eisenbahnwagen. Die Landschaften der Umgegend werden in wechselvollen Bildern dem Reisenden im Fluge vorgeführt, und Mancher wird mit wohlthuendem Behagen von seinem bequemen Sitz nach der Stelle hingeblickt haben, an welcher er vor Kurzem noch den Postwagen verlassen nnd im tiefen Schnee den Weg zu Fuß machen mußte.

Zu der Bequemlichkeit tritt die Billigkeit der Reisen auf Eisenbahnen. Die Eisenbahn-Fahrpreise waren zwar im Durchschnitt in erster Klasse mit 60 Pfg. für die Meile denen der Post und in zweiter und dritter Klasse mit 30 und 40 Pfg. denen der Fuhrunternehmer in gewöhnlichen Wagen gleichgestellt; man fuhr aber in zweiter und auf einigen Bahnen auch in dritter Wagenklasse für 40 bezw. 30 Pfg. besser, als mit der Post für 60 Pfg. Die Fahrt in den auf einzelnen Bahnen eingeführten Wagen 4. Klasse war ebenfalls bequem und noch dazu weit über die Hälfte billiger als die Fahrt auf gewöhnlichem Landfuhrwerk. Das Postfahrgeld war um 333% höher als das Bahnfahrgeld in 4. Klasse.

Außerdem sind die Reisekosten durch die Schnelligkeit mit welcher die Reise auf der Eisenbahn abgemacht werden kann, in erheblicher Weise verringert worden. Früher legte der Reisende vermittelst der Post — weitere Reisen wurden in gewöhnlichen Landfuhrwerken nicht gemacht — durchschnittlich täglich nur 6 Meilen zurück, während auf der Eisenbahn in der ersten Zeit durchschnittlich in einer Stunde 6 Meilen abgemacht wurden. Eine Reise von 60 Meilen war hiernach auf der Post in 10 Tagen auf der Bahn in 1 Tage beendet. Rechnet man im Durchschnitt für Reisende jeden Standes für Zeitversäumniß bezw. entgangenen Gewinn 2 M. und für Beköstigung und Uebernachtung 3 M. auf den Tag, so würde hiernach diese Reise mit der Post 86 M. und mit der Bahn in

1. Klasse 41 M., in 2. Klasse 29 M., in 3. Klasse 23 M. und in 4. Klasse 14 M. gekostet haben.

Eine Reise von 4 Meilen konnte mit der Post in vielen Fällen nicht in einem Tage hin und zurück ausgeführt werden; dieselbe nahm fast 2 volle Tage und 1 Nacht in Anspruch und kostete somit nach der vorstehenden Berechnung 11 M. 80 Pfg. Solche Reisen wurden jedoch meistens zu Fuß abgemacht und dann erforderten dieselben immerhin nach unserer Durchschnittsrechnung noch einen Kostenaufwand von 3 M. einschließlich der Zeitversäumniß. Mit der Bahn konnte man dagegen nach einem 4 Meilen entfernt liegenden Orte an einem Vormittag hin- und zurückfahren und zahlte hierfür in 3. Klasse 2 M. 40 Pfg. in 4. Klasse 1 M. 60 Pfg., so daß selbst kleinere Reisen in Anbetracht der geringeren Zeitversäumniß sich billiger mit der Bahn als zu Fuß abmachen ließen, besonders wenn der Verschleiß an Schuhwerk und Kleidungsstücken bei der Reise zu Fuß noch mit in Betracht gezogen wird.

Die bei der Personenbeförderung den Ausschlag gebenden drei Haupteigenschaften der Eisenbahnen: die Bequemlichkeit und Schnelligkeit der Fahrt und die Billigkeit der Fahrpreise, waren im Stande, jede für sich eine Belebung des Personenverkehrs herbeizuführen. Das Ergebniß des Zusammenwirkens ging dann auch weit über die gehegten Erwartungen hinaus. Zwischen Nürnberg und Fürth verkehrten 1833 180 000 Personen in Wagen und 432 000 Personen zu Fuß. Auf derselben Strecke wurden 1838 auf der Eisenbahn rund 500 000 Personen befördert. Die größte Mehrzahl der Reisenden hatte also früher den Weg zu Fuß abgemacht.

Vor Eröffnung der berlin-potsdamer Bahn, der ersten Bahn in Preußen, äußerte der preuß. Generalpostmeister v. Nagler seine Bedenken über den Erfolg dieses Unternehmens, indem er hervorhob, er ließe täglich diverse sechssitzige Posten von Berlin nach Potsdam gehen, es säße jedoch Niemand drinnen. Nach der Eröffnung der Bahn wurden 1839 allein 583 000 Personen befördert.

Die zweitälteste Bahn in Preußen, die düsseldorf-elberfelder Bahn, hatte auf 40,000 Personen jährlich gerechnet; 1842 benutzten 380 000 Personen die Bahn.

Die leipzig-dresdener Bahn hatte in ihrem Voranschlag für den Personenverkehr 44 800 Personen jährlich angenommen. 1839 wurden auf dieser Bahn 411 500 Personen, also beinahe die zehnfache Zahl befördert.

Die braunschweigische Bahn hatte auf jährlich 54 700 Personen gerechnet und beförderte anfangs jede Woche über 6200 und in der Zeit vom 1. Dec. 1838 bis 1. Mai 1839 105 700 Personen.

Die oberschlesische Bahn hatte 80 000 Personen auf das Jahr veranschlagt; im ersten Monat der Betriebs-Eröffnung fuhren auf der Strecke Breslau-Oppeln allein 33 000 Personen.

Nach einer 1842 in Württemberg vorgenommen Ermittelung kamen daselbst 70 000 Reisende auf die Wegestunde jährlich; 1850 wurden auf den württembergischen Bahnen bereits 155 000 Reisende auf die Wegestunde befördert.

Die Vergnügungsreisen, welche man früher kaum gekannt hatte, wurden nunmehr zur Gewohnheit. Die hamburg-bergedorfer Bahn konnte an den Sonntagen den Personenverkehr kaum bewältigen und erhöhte an diesen Tagen das Fahrgeld um 35%.

Die hessische-Nord- und düsseldorf-elberfelder Bahn verausgabten dagegen, um den Vergnügungsverkehr zu beleben, an Sonn- und Feiertagen Personenfahrkarten zum einfachen Preise für Hin- und Rückfahrt.

Die leipzig-dresdener Bahn verlängerte die Gültigkeit solcher Fahrkarten 1845 von Sonntag bis Montag.

Die Taunusbahn beförderte 1842 813 000 Personen und die badische Bahn allein an den Pfingsttagen zwischen Heidelberg und Mannheim gegen 18 000 Personen.

Wo eine Eisenbahn eröffnet war, wurde dieselbe auch von den Reisenden benutzt, so weit dies nur eben angängig war. Als 1842 die berlin-anhalter Bahn eröffnet wurde, verlor die berlin-potsdamer Bahn in dem einen Jahre 78 500 Personen, welche vordem von bezw. bis Potsdam im Verkehr mit Magdeburg und den anhaltischen Städten die Post benutzt hatten, nunmehr aber die berlin-anhaltische Bahn bis Köthen und von da die magdeburg-leipziger Bahn bis Magdeburg benutzten.

Der durch den Eisenbahnbau und Betrieb herbeigeführte stärkere Geschäftsbetrieb hatte auch eine Vermehrung der Geschäftsreisen zur Folge. Die größere Anzahl von Reisenden brauchte in den Gasthöfen auch eine größere Menge landwirthschaftlicher Erzeugnisse, wodurch wiederum der Verkehr mit dem flachen Lande gehoben wurde, und der Garten- und Ackerbau sowie die Viehzucht vermehrt werden mußte.

Die Landbewohner fuhren nach der nächsten Stadt und umgekehrt suchten die Bewohner der Städte die Landbewohner in ihrer Einsamkeit auf. Die Bürger fanden in der Nachbarstadt wieder andere Verbrauchsgegenstände, als die, welche ihnen selbst eigenthümlich waren und kauften dieselben. Das eine Gut wurde wegen seiner Neuheit, das andere wegen seiner Vortheile und wieder ein drittes wurde gekauft, weil der Gebrauch desselben ein allgemeiner und zwar zur sogenannten Mode geworden war. So entstand ein reger persönlicher und wirthschaftlicher Wechselverkehr zwischen den sämmtlichen Volksschichten.

Nach erfolgter Herstellung der Bahnanschlüsse nach den Nachbarländern wälzte sich ein Theil des Völkerstromes hinüber und herüber und dieselben Erscheinungen und Wirkungen, welche bis dahin in der Personenbewegung im eigenen Lande beobachtet worden waren, wiederholten sich im persönlichen Verkehr der Völker untereinander.

1855 wurden 28 956 682 Personen auf eine Entfernung von durchschnittlich 5 Meilen zu annähernd 3 Sgr. für die Person und Meile befördert. Hätten dieselben Personen die Post zu dem Satze von 6 Sgr für die Person und Meile benutzen müssen, so würden an Fahrgeld über 28900000 Thlr. verausgabt worden sein, während in Wirklichkeit nur die Hälfte, 14450000 Thlr., verausgabt worden sind, sodaß unter den Eisenbahnen 14450000 Thlr. an Fahrgeldern zu Gunsten der Erzeugungs- und Verbrauchskraft des Landes weniger ausgegeben wurden.

4. Der Güter-Verkehr.

Während die Voranschläge für den Personenverkehr auf den Eisenbahnen nach Eröffnung des Betriebes von dem wirklichen Verkehrsergebniß von vorn herein um ein Bedeutendes überholt wurden, blieben die Ergebnisse des Güterverkehrs in der ersten Zeit weit hinter den Voranschlägen zurück.

Die oberschlesische Bahn hatte einen Güterumschlag von 1850 Ctr. für den Tag angenommen; in Wirklichkeit wurden 1842 nur 350 Ctr. täglich befördert.

Die leipzig-dresdener Bahn erwartete aus dem Güterverkehr eine Einnahme von 190 000 Thlrn. jährlich, während 1839 in Wirklichkeit nur 84 600 Thlr. vereinnahmt wurden. Die düsseldorf-elberfelder Bahn hatte im Güterverkehr einen Umschlag von 1 350 000 Ctr. angenommen; 1842 wurden jedoch nur annähernd 200 000 Ctr. befördert.

Die braunschweigische Bahn hatte auf eine jährliche Beförderung von 360 000 Ctr. gerechnet; dieselbe befördert heute auf den betreffenden Strecken das fünfzigfache.

Der Grund für diese geringe Betheiligung am Eisenbahnfrachtgeschäft lag, wie bereits früher angedeutet wurde, theils in dem Mangel an direkten Verbindungen zwischen den einzelnen Bahnen, in Folge dessen durch die mehrmaligen Umladungen der Güter hohe Kosten entstanden; theils in der zwischen den Güterversendern und Fuhrunternehmern bestehenden langjährigen geschäftlichen Verbindungen, welche man ungern im Handumdrehen aufgab.

Auch die damals noch bescheidene Schaffungskraft und Erwerbsthätigkeit, welche sich plötzlich vor das durch die Eisenbahnen neu eröffnete Arbeitsfeld gestellt sahen, waren über den Erfolg und die Tragweite einer Ausdehnung der Kräfte über den bis dahin gegebenen Wirkungskreis hinaus im Ungewissen. Selbst als die Erfolge vor Augen lagen, hegte man stellenweise noch Zweifel an dem Fortbestande derselben. Das Angebot beförderungsfähig gewordener Güter bewegte sich unerfahrenen Verbrauchskräften gegenüber und die Nachfrage nach den neuen Erzeugnissen entstand erst nach Beseitigung mancher Vorurtheile. Es dauerte lange, bis der hölzerne Nagel dem eisernen und die deutsche Zipfelmütze dem modischen Hut Platz gemacht hatte.

a. Die überseeischen Güter (Freihandel). Als der Wechselverkehr zwischen den einzelnen Bahngebieten durch die Herstellung der Anschlüsse ermöglicht wurde, zeigte sich die Ueberlegenheit der Eisenbahnen auch in der Güterbeförderung.

Da der Güterverkehr über Land zwischen den größeren Städten vor Einführung der Eisenbahnen fast nur auf den Vertrieb der Kaufmannsgüter beschränkt war, so äußerten sich die Wirkungen der Eisenbahnen im Güter-Verkehr denn auch zuerst im Vertriebe der Kaufmannsgüter.

Die Seehafenplätze, welche die Kaufmannsgüter ausländischer Erzeugung seit Jahrhunderten im überseeischen Verkehr zum weit größten Theil auf dem Wasserwege nach Deutschland eingeführt und in den von ihnen beherrschten Flußgebieten vermöge der billigen Wasserfrachten fast den Alleinvertrieb derselben erlangt hatten, sahen sich nach Einführung der Eisenbahnen in dieser Alleinherrschaft bedroht, indem nunmehr jeder Seehafen mit Hülfe

der billigen Eisenbahnfrachten über Land bei gleicher Entfernung ebenso vortheilhaft nach dem benachbarten Flußgebiete liefern konnte, als auf dem Wasserwege nach dem eigenen Gebiet.

Der Centner einer Waare im Werthe von 14 Thlrn. im Einfuhrhafen kostete in Köln, wenn derselbe bezogen wurde von

	Antwerpen	Bremen	Hamburg
mit der Fuhre	15 Thlr. 6 Sgr.	15 Thlr. 14 Sgr.	16 Thlr. 6 Sgr.
„ „ Bahn	14 „ 9 „	14 „ 11 „	14 „ $16^2/_3$ „

„ dem Schiff von Rotterdam 14 Thlr. 9 Sgr.

Diese Waare konnte somit nach Einführung der Eisenbahnen unter den damaligen Geschäftsverhältnissen von Antwerpen um $6^1/_2$ %, von Bremen um 8 % und von Hamburg um 12 % billiger nach Köln geliefert werden, als vordem auf den Landwegen, während Rotterdam, welches auf dem alten Satze der Wasserfrachten stehen geblieben war, eine Preisermäßigung nicht zu verzeichnen hatte.

Je niedriger die Waare im Preise stand, je größer stellte sich nach Hinzurechnung der Fracht der Preisunterschied am Empfangsorte, und um so wirksamer konnten die neu eindringenden Häfen den Wettbewerb gegen den früheren Alleinherrscher des streitigen Gebiets aufnehmen.

Durch die Beseitigung der bis dahin mit der Beförderung auf dem Wasserwege für die Güter ausländischer Erzeugung verbundenen Vortheile, und durch die allgemeine Einführung eines gemäßigten Schutzzolles zu Gunsten der Güter inländischer Erzeugung seitens des Zollvereins wurden die Handelsplätze, welche sich sämmtlich an den Wasserwegen eingerichtet und hauptsächlich den Vertrieb der ausländischen Güter vermittelt hatten, in ihren Unternehmungen bedeutend geschädigt. In den Handelskreisen entstand eine allgemeine Bewegung, welche einerseits darauf hinzielte, die auf den Wasserwegen eingebüßte Alleinherrschaft durch eine neue beherrschende Stellung auf den Eisenbahnen zu ersetzen und welche andererseits die Beseitigung des Schutzzolles bezweckte.

Die Erzeuger der inländischen Waaren traten dieser zu Gunsten der ausländischen Erzeugung eingeleiteten Bewegung entgegen und es entspann sich der heute noch nicht beendete Kampf zwischen Schutzzoll und Freihandel.

An der Spitze der Freihändler, des Handelsstandes, standen die den überseeischen Verkehr vermittelnden Seehafenplätze.

Der erste Angriff ging 1843 von Belgien aus, nachdem Antwerpen in diesem Jahre Verbindung mit dem Rheingebiet erlangt hatte. 1847 stellte sich Bremen aus dem Wesergebiet und Harburg, Hamburg aus dem Elbegebiet in den Rheinlanden ein. Selbst Magdeburg führte, eingedenk seiner früheren Bedeutung unter dem Stapelrecht, ermäßigte Frachten für überseeische Güter nach dem Rheine ein. Als 1851 sich auch Frankreich an zwei Stellen, in Süddeutschland dem Rheingebiet näherte, um dem Seeplatze Le Hâvre die Wege nach Deutschland zu ebenen, und Hamburg über Leipzig, Hof in Bayern vordrang, hob Holland, welches erst 1856 eine Eisenbahn-Verbindung mit Deutschland erhielt, den Rheinzoll auf, um sich dem stärkeren Wettbewerb gegenüber Erleichterung zu verschaffen. Auch die deutschen Uferstaaten ermäßigten Angesichts der immer weiter vordrin-

genden Eisenbahnen den Rheinzoll, namentlich Preußen und Baden, während Hessen-Darmstadt und Nassau nur wenig nachließen. Hamburg lieferte bereits vor der 1849 erfolgten Eröffnung der Linie Wittenberge-Magdeburg über Berlin billiger nach Sachsen und Thüringen als wie Bremen und Stettin; die berlin-hamburger Bahn beförderte Erzeugnisse zu dem Satze von 2,2 Pfg. für den Centner und die Meile, also unter dem Durchschnitt der früheren Wasserfrachten.

Bereits 1848 beabsichtigte man zwischen Stettin und Hamburg einerseits und Wien andererseits eine direkte Güterabfertigung einzurichten. Als die zu diesem Ende erforderliche Vereinbarung mit der oesterreichischen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn jedoch nicht zu Stande kam, vereinbarten die berlin-hamburger, berlin-stettiner und niederschlesisch-märkische Bahn billigere Frachtsätze von Stettin und Hamburg nach Breslau, jedoch nur für die nach Oesterreich durchgehenden Güter.

Die Spitze dieser Maßnahme richtete sich gegen die über Bodenbach nach Wien führende, 1852 vollendete sächsisch-böhmische Linie. Eine direkte Güter-Abfertigung wurde jedoch auch über letztere Linie gleich anfangs nicht erreicht. Die Güter wurden nach Vereinbarung mit der berlin-hamburger, berlin-anhalter und leipzig-dresdener Bahn bis Bodenbach unter Umexpedition in Dresden abgefertigt.

Stettin war zu dieser Zeit noch durch den von Dänemark für die nach den Ostseehäfen durchgehenden Schiffe zur Erhebung gelangenden Sundzoll schwer benachtheiligt.

Das Bestreben der Seehafenplätze, durch die Erlangung einer unmittelbaren Güterabfertigung zu bedeutend ermäßigten Frachten für ihren Waarenabsatz immer weiter liegendes Gebiet zu gewinnen, war für die größeren Handelsplätze im Innern mit nachtheiligen Folgen verbunden. Diese hatten ihren ursprünglich auf die nächste Umgegend beschränkt gewesenen Geschäftskreis im Laufe der Jahrhunderte bedeutend erweitert und denselben namentlich für den Betrieb der überseeischen Güter bis in die weitergelegenen Flußgebiete ausgedehnt. Als nun die Seehäfen nach diesen Gebieten ohne Vermittelung der Zwischenplätze direkte Geschäftsverbindungen anknüpften, erlitt der Zwischenhandel in seinen Verbindungen Abbruch.

b) Kaufmannsgüter inländischer Erzeugung (Schutzzoll). Soweit es sich in der neu entstandenen Verkehrsbewegung um den Vertrieb von Colonialwaaren bezw. solchen Gütern handelte, welche nur im Auslande erzeugt werden konnten, kamen nur die Vortheile des Handelsstandes und der inländischen Verbraucher in Betracht. Es war ein löbliches Streben der deutschen Nord- und Ostseehäfen, den Vertrieb dieser Güter für den deutschen Handel und die deutschen Verkehrswege zu gewinnen, bezw. dem deutschen Markte möglichst billige Verbrauchsgegenstände und dem inländischen Erzeuger billige Rohstoffe für die Herstellung seiner Erzeugnisse zuzuführen. Wo es sich aber um den Vertrieb von im Auslande hergestellter Waaren handelte, welche in gleicher Art auch im Inlande erzeugt wurden, da gestaltete sich jeder Erfolg der Seeplätze auf

dem deutschen Markte zu einem Verlust für die inländische Erzeugung und Gewerbethätigkeit.

Grade die am stärksten in Nachfrage stehenden Güter, wie Eisen, Eisenwaaren, namentlich Schienen, Holz, Getreide, Rohzucker, Steine, Häute, Oele, Fette, Baumwollwaaren, Twiste, Garn, Schiefer, wurden vom Auslande durch Vermittelung der Seeplätze auf den Wasserwegen und Eisenbahnen zu billigeren Frachten nach dem inländischen Markte und über denselben hinaus nach dem Absatzgebiete des deutschen Erzeugers gefahren, als von den inländischen Erzeugungsorten aus.

Doch bei dem allgemeinen Verkehrsaufschwung achtete man nicht so sehr darauf, daß ein großer Theil des inländischen Bedarfs vom Auslande gedeckt wurde; im Inlande wurde ja immerhin noch bedeutend mehr erzeugt als vor Einführung der Eisenbahnen.

Obgleich die Frachten auf den Vertrieb der werthvolleren Erzeugnisse: Kunstgegenstände, Schmucksachen, Kurzwaaren, Tuchstoffe, fast gar nicht einwirkten, so war die Nachfrage nach denselben nach Einführung der Eisenbahnen dennoch immer lebhafter geworden; die sich gegen früher mehr in Umlauf befindlichen nach Millionen zählenden Gelder verfehlten ihren Einfluß auf die Kaufkraft des Landes nicht.

Einflußreicher erwiesen sich die billigen Eisenbahnfrachten bei den geringwerthigen Kaufmannsgütern, deren Vertrieb bis dahin auf kleinere Absatzgebiete beschränkt und welche meistens in jedem Verkehrsgebiete durch eine den Eigenthümlichkeiten und Gebräuchen desselben angepaßte Eigenart vertreten waren. Diese Güter gelangten allmählig zwischen den verschiedenen Gebieten zum gegenseitigen Austausch und die besseren derselben wurden mit der Zeit zu ständigen Gegenständen des Weltmarktes.

Durch die auf den Eisenbahnen erzielte größere Sicherheit der Güter vor der Gefahr der Beschädigung durch Bruch während der Beförderung wurde der Versand der leicht zerbrechlichen Waaren über Land auf größere Entfernungen ermöglicht. Sächsisches Porzellan und mittelrheinische Töpferwaaren, welche bis dahin fast nur auf dem Wasserwege versandt worden waren, fanden vermittelst der Eisenbahnen nunmehr über Land eine bedeutend weitere Verbreitung. Auch die Glaserzeugung nahm in erheblicher Weise zu.

Bei der Schnelligkeit der Beförderung auf den Eisenbahnen war es ferner möglich geworden, das lohnende Geschäft mit den Erstlingen der Garten-, Hof- und Feldfrüchte auf weite Gebiete auszudehnen und die neuesten Modesachen schneller als früher zur allgemeinen Einführung zu bringen.

Die leicht dem Verderben ausgesetzten Waaren konnten auf weitere Entfernungen versandt werden. Die bessern, in den sonnigeren Thalgegenden gezogenen frischen Gemüse wurden nunmehr den entlegenern, weniger fruchtbaren Gebirgsgegenden zugeführt, und frische Seefische nach den entfernten Binnenländern versandt. Ebenso fanden Getränke, welche früher fast nur auf den Ortsverbrauch angewiesen waren, immer weiteren Absatz. Die an Einwohnerzahl zunehmenden gewerbreicheren Gegenden wurden von den mehr Landwirthschaft treibenden Provinzen mit frischem Fleisch, Eiern,

Butter u. s. w. versehen; auch Mastvieh wurde nach jedem größeren Platze mit den Eisenbahnen befördert.

Die Erzeugnisse des Ostens und Nordens, welche früher aus dem Innern des Landes auf dem Wasserwege nach den Seehäfen und von da über See nach Holland und weiter den Rhein hinauf nach dem Rheingebiet befördert worden waren, schlugen nunmehr den direkten Weg über die Eisenbahn nach ihren Bestimmungsorten ein.

Die wupperthaler und süddeutschen Woll- und Baumwollwaaren-Erzeuger, welche früher ihre Rohstoffe fast ausschließlich auf dem Wasserwege über Holland erhalten hatten, bezogen dieselben, namentlich Baumwolle nnd Farbstoffe, nunmehr auch mit Vortheil von Hamburg und Bremen über die norddeutsche, bezw. sächsisch-bayerische Eisenbahnlinie.

Die größeren Plätze mit dem stärkeren Bedarf erhielten überall den Vorzug; nur nach diesen wurden die direkten billigeren Tarife erstellt, selbstverständlich zum Nachtheile der an den zwischenliegenden kleineren Stationsorten wohnenden Empfänger, welche die viel theuere Frachten des Binnenverkehrs zu zahlen hatten.

Die größte Wirkung der niedrigen Frachten zeigte sich bei den billigeren halbfertigen Waaren und Rohstoffen, soweit letztere s. Zt. bereits im Handel erschienen. Wenn nach dem für den überseeischen Verkehr angeführten Beispiele eine fertige Waare im Werthe von 14 Thlr. für den Centner, unter der Herrschaft der Eisenbahnen bis 12% billiger geliefert werden konnte als vordem vermittelst Fuhrwerks, so war es dem inländischen Erzeuger möglich, dieselbe Waare noch bedeutend billiger zu liefern, weil diesem der Vortheil der billigen Eisenbahnfrachten nicht nur beim Versand der fertigen Waaren, sondern auch bei der Beschaffung der zur Herstellung derselben in doppelt und dreifach größerer Menge erforderlichen Rohstoffe und Hülfsmittel zu Theil wurde.

Man könnte hier einwenden, daß die Vortheile der Eisenbahn ja auch den ausländischen Erzeugern zur Seite ständen. Dem ist aber nicht so, den ausländischen Erzeugern standen von jeher die billigeren Wasserwege zur Verfügung, auf welchen sie sowohl die Rohstoffe bezogen als die fertige Waare ihrem Bestimmungsorte zuführten. Die neue Verkehrsanstalt hat grade in dieser Beziehung für Dentschland eine ganz besondere Bedeutung.

c) Rohstoffe (vaterländische Arbeit). War es schon eine bedeutende Erleichterung für den Vertrieb der Kaufmannsgüter, welche bis dahin zu den hohen Landfrachten die Wege zum Weltmarkt mühsam hatten aufsuchen müssen und nunmehr für die Hälfte und den vierten Theil der Frachtkosten zehn- und zwanzig Mal schneller und zudem sicherer dorthin gelangten, so war die Ermäßigung der Frachten für die billigen Rohstoffe gradezu das Erwachen zu neuem Leben aus der Erstarrung, in welche dieselben Jahrtausende auf ihren Lagerstellen der Erlösung geharrt hatten.

Wir wollen unseren Betrachtungen nicht die höchsten, auch nicht die niedrigsten Frachtsätze, sondern die im vorigen Abschnitt bereits angeführten Durchschnittssätze der Eisenbahnen für den Centner und die Meile von 3 Pfg. für Rohstoffe und Erzeugnisse und von $2^1/_4$ Pfg. für Kohlen, Erze,

Steine ꝛc. zu Grunde legen; für die Landfracht nehmen wir den Durchschnitts-Satz von 1 Sgr. für den Centner und die Meile. 200 Centner Kohlen, welche am Orte der Gewinnung 20 Thlr. kosteten, hatten hiernach an der Verbrauchsstelle

auf eine Entfernung von		bei der Beförderung mit der Fuhre,	bei der Beförderung mit der Bahn,
2 Meilen	einen Werth von	$33^1/_3$ Thlr.,	von $22^1/_2$ Thlr.
4 „	„ „ „	„ $46^2/_3$ „	„ 25 „
6 „	„ „ „	„ 60 „	„ $27^1/_2$ „
12 „	„ „ „	„ 100 „	„ 35 „

Für die Landfracht, welche auf eine Entfernung von 6 Meilen gezahlt wurde, beförderte die Eisenbahn dieselben Lasten auf eine Entfernung von 32 Meilen, und für die Landfracht von 130 Pfg. für den Centner Kohlen, welche z. B. Ründeroth auf 6 Meilen zahlte, beförderte die Eisenbahn den Centner auf eine Entfernung von 58 Meilen.

Im Verhältniß der Frachtermäßigung bezw. der Preisermäßigung nahm denn auch die Ausdehnung des Absatzgebietes und der Verbrauch der Kohlen zu. Nach der Herstellung der norddeutschen Eisenbahnlinie wurden die ersten Kohlen von der Ruhr nach den Hauptstationen der betheiligten Verbandsbahnen befördert. Von den Weserstationen bei Minden wurden dieselben über die Weser und von Magdeburg aus über die Elbe weiter versandt. Nachdem 1851 Zwickau Verbindung mit den bayerischen Bahnen erlangt hatte, bezogen diese die ersten Kohlen aus Sachsen. 1849 versandte Schlesien die ersten Kohlen mit der Bahn nach Berlin, welche Stadt nunmehr von 4 Seiten, von England, Westfalen, Sachsen und Schlesien mit Kohlen versorgt wurde.

Die erst 1846 bis in das Kohlengebiet ausgedehnte oberschlesische Eisenbahn beförderte 1847 80 600 t. und 1849 280 000 t. Kohlen.

Die 1848 eröffnete bergisch-märkische Bahn beförderte 1849: 70 173 t. Kohlen und Rohstoffe, 1850: 125 358 t. Kohlen und Rohstoffe, 1851: 126 500 t. Kohlen und 15 946 t. Rohstoffe.

In Sachsen wurden auf der Eisenbahn befördert 1846: 37 750 t. und 1851: 131 830 t. Kohlen.

Bei den übrigen Rohstoffen trat ebenfalls je nach dem Werthe derselben eine entsprechende Preisermäßigung und je nach der Bedeutung ihrer Verwendbarkeit eine entsprechende Erweiterung des Absatzgebietes ein.

Kies und Sand aus den Flüssen konnten landeinwärts versandt werden und boten neue Erwerbsquellen. Der Versand von Baumaterialien erfolgte auf immer weitere Entfernungen und die ermäßigten Beförderungskosten vermehrten die Nachfrage nach diesen Gütern.

Die Ermäßigung der Frachten für die billigen Rohstoffe, bezw. das hierdurch bewirkte Sinken derselben im Preise, hatte naturgemäß auch ein Sinken der Preise der aus denselben hergestellten halbfertigen und fertigen Waaren und in Verbindung hiermit auch einen stärkeren Verbrauch der letzteren auf immer weiter reichendem Absatzgebiete zur Folge.

In dieser Hinsicht sind die billigeren Eisenbahnfrachten für die Her-

stellung der geringwerthigen Waaren von ganz besonderer Bedeutung, was sich am schlagendsten bei der Eisenerzeugung erweist.

Zur Herstellung von 10000 kg Roheisen sind 25000 kg. Kohlen, 25000 kg. Erze und 10000 kg. Kalksteine erforderlich. Nimmt man an, daß Eisenerz und Steine 1 Meile und Kohlen 4 Meilen weit über Land befördert werden mußten, so ergibt sich für die Beschaffung dieser Rohstoffe nach dem früher in Schlesien gezahlten Satze von $2^1/_2$ Sgr. für den Ctr. und die Meile eine Fracht von 675 ℳ und nach dem allgemeinen Durchschnittssatze von 1 Sgr. eine Fracht von 270 ℳ. Die Eisenbahnfracht beträgt nach dem Satze von $2^1/_2$ ₰ für den Ctr. und die Meile nur 67 ℳ 50 ₰, sodaß die 10000 kg. Roheisen unter den Eisenbahnen um 607 ℳ 50 ₰ bezw. um 202 ℳ 50 ₰ billiger hergestellt werden konnten.

Das Rasselsteiner Eisenwerk bei Neuwied bezog vor Einführung der Eisenbahnen das bessere Roheisen von der Sieg mit der Fuhre und bezahlte hierfür an Fracht durchschnittlich 8 Sgr. für den Ctr. auf eine Entfernung von 6 Meilen, also für den Ctr. und die Meile 16 ₰. Angenommen, zur Herstellung der von diesem Werke übernommenen Lieferung von 3000 Ctr. Schienen für die nürnberg-fürther Bahn wären rund 3750 Ctr. Roheisen erforderlich gewesen, welches ausschließlich von der Sieg bezogen worden wäre, so würde hierfür an Fracht 3000 ℳ verausgabt worden sein. Mit der Eisenbahn hätten die Beförderungskosten auf dieselbe Entfernung zu dem Satze von $2^1/_2$ ₰ für den Ctr. und die Meile nur 468 ℳ 75 ₰ betragen, sodaß eine Frachtersparniß von 2531 ℳ 25 ₰ erzielt worden wäre. Nehmen wir ferner an, dieses Roheisen sei ebenfalls unter der Herrschaft der Eisenbahnen hergestellt und hierbei rund 320 ℳ auf 10000 kg erspart worden, so würde das Werk zu Neuwied das Roheisen um 6000 ℳ billiger bezogen und an der Lieferung Schienen, welche zu $8^1/_8$ Gulden für den Ctr. übernommen worden war, im Ganzen 20% verdient haben.

Auch andere allgemeine Verbrauchsgegenstände konnten vermöge der niedrigen Eisenbahnfrachten bedeutend billiger hergestellt werden.

Werke, wie chemische Fabriken, Färbereien u. s. w., welche ebenfalls eine ganz bedeutende Menge Rohstoffe verbrauchen, wurden durch die billigere Eisenbahnfrachten sämmtlich günstiger gestellt.

Im Jahre 1855 sind allein 289000000 Ctr. Güter durchschnittlich annähernd zu 3 ₰ für den Ctr. und die Meile auf durchschnittlich 10 Meilen befördert worden. Zu dem früheren Satze von 12 ₰ für den Ctr. und die Meile würden für die Beförderung mit der Fuhre 96400000 Thlr. zu zahlen gewesen sein. Es sind jedoch nur 29600000 Thlr. für Frachten gezahlt worden, also 66800000 Thlr. weniger, welche als Ersparnisse der Versender bezw. Empfänger anzusehen sind.

Und was für ein Stück inländischer Arbeit erforderte die Hebung und der Vertrieb all dieser Rohstoffe und die Erzeugung der fertigen Waaren. Schon an Kohlen allein wurden in Deutschland nach zehnjähriger Herrschaft der Eisenbahnen bereits 20000000 t mehr gefördert.

Die Roheisenerzeugung stieg in Deutschland nach 10 Jahren um 600000 t, sodaß also hierfür allein 3600000 t Rohstoffe jährlich mehr gewonnen werden mußten.

Wenn ein Arbeiter durchschnittlich täglich 1200 kg Kohlen zu Tage fördert, so mußten zur Bewältigung der 20000000 t allein gegen 55000 Arbeiter täglich mehr beschäftigt werden, welche an Lohn jährlich über 40000000 ℳ verdienten.

Die Eisenbahnen wirkten somit befruchtend auf allen Gebieten der gewerblichen Thätigkeit. Der Vortheil der billigen Frachten für die Rohstoffe übertrug sich von diesen auf die aus denselben hergestellten halbfertigen und fertigen Waaren und weiter auf die sämmtlichen übrigen Gegenstände des Verkehrs. Andererseits hatte der stärkere Verbrauch der Kaufmannsgüter einen stärkeren Vertrieb der Rohstoffe zur Folge. Der rege Personenverkehr belebte wiederum den Vertrieb der allgemeinen Verbrauchsgegenstände, und die Vermehrung des Güteraustausches bedingte wieder einen stärkeren persönlichen Wechselverkehr. Mit jeder Erweiterung des Eisenbahnnetzes nahm der Verkehr an Umfang zu, weil mit der Eröffnung einer neuen Bahn auch ein neues Verkehrsgebiet erschlossen und für den großen Wechselverkehr gewonnen wurde.

Aus Hunderten von neuen Erwerbsquellen floß Reichthum und Wohlstand, und Tausende von Erzeugern, Unternehmern, Händlern, Handwerkern, Beamten und Arbeitern erhielten lohnende Beschäftigung und vermehrten mit ihrem Verdienst das Volksvermögen und die Verbrauchskraft des Landes.

5. Der Zollverein.

Gegen Mitte des 18. bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts trat auf gewerblichem Gebiete eine Wendung zum Bessern ein. Die Leibeigenschaft und das alte Zunftwesen wurden beseitigt und mußten der Gewerbefreiheit Platz machen. Die nunmehr freigewordenen Kräfte verlegten sich mehr auf den Gewerbebetrieb; es entstand allmählich ein Wettbewerb mit dem Bestreben, Altes durch Neues und Besseres zu ersetzen. Aus dem kleinen Handwerker wurden größere Unternehmer, welche, um die Herstellung der Waaren zu beschleunigen, jeden einzelnen Theil derselben von besonders eingeschulten Arbeitern fertig stellen ließen; die Arbeit ging von Hand zu Hand, bis die Waare fertig war. Diese Art der Herstellung führte zum Fabrikbetriebe, welcher später durch die Anwendung der Dampfkraft zu seiner hohen Bedeutung gelangte.

Mit der stärkeren Erzeugung von Verbrauchsgegenständen hatte auch der den Vertrieb derselben vermittelnde Handel an Umfang gewonnen.

Leider trat in Folge des Krieges mit Frankreich ein vollständiger Rückschlag ein. Die Zerfahrenheit zwischen den deutschen Staaten zur Zeit des Rheinbundes warf auch nach den Freiheitskriegen noch ihre Schatten sowohl auf das politische als auf das gewerbliche Gebiet.

Die im wirthschaftlichen Leben vorhandene Ohnmacht machte sich nach den Freiheitskriegen bei wieder eingetretener Ruhe erst recht bemerkbar. Im Innern Deutschlands hatten die einzelnen Staaten und diese wieder in einzelnen Theilen ihres Gebiets, ohne jeden wirthschaftlichen Zweck,

lediglich in der Absicht, die zurückgegangenen Einkünfte aufzubessern, oder gar den Nachbarstaat auf eigenem Gebiete nicht aufkommen zu lassen, jeder für sich besondere Zoll- und Verkehrsschranken errichtet. Die Zölle waren zwar bei den einzelnen Staaten niedriger als die der Nachbarländer, dadurch jedoch, daß dieselben an jeder Grenze und stellenweise auch noch im Innern der 35 Einzelstaaten erhoben wurden, war der Wechselverkehr zwischen den letzteren sehr erschwert und stellenweise nur mit Hülfe des Schmuggels und Schleichhandels zu ermöglichen. Namentlich von den Wasserstraßen aus, an welchen einzelne Staaten (Hannover, Anhalt, Nassau) zollfreie Eingänge offen gelassen hatten, fanden die ausländischen Erzeugnisse auf allen möglichen Umwegen Eingang in's Innere. Besonders England, dessen Handel in Erzeugnissen außereuropäischer Länder während der Dauer der Continentalsperre zwar schwer beschädigt worden war, welches dagegen für diese Zeit fast die alleinige Lieferung von europäischen Erzeugnissen nach den überseeischen Ländern erlangt und seine Erzeugungskraft übermäßig angespannt hatte, überschüttete nach Aufhebung der Sperre und bei Wiederaufnahme des Außenhandels seitens der übrigen europäischen Länder mit dem nunmehr eintretenden Ueberfluß an fertigen Waaren den diesseitigen Markt. Die Versuche der inländischen Erzeugung, dem englischen Mitbewerb entgegenzutreten, wurden durch die Ermäßigung der Preise der englischen Waaren unterdrückt, welche vermöge der in der Herstellung derselben bereits weit vorgeschrittenen Fertigkeit bedeutend billiger geliefert werden konnten.

Die deutsche Gewerbethätigkeit erlahmte, weil die Grenzen des Absatzgebiets ihrer Erzeugnisse durch die Verkehrshindernisse und die ausländische Einfuhr mehr und mehr eingeschränkt wurden.

Die Ausfuhr war unter der Continentalsperre fast auf Null heruntergekommen. Auch nach dem Frieden war England noch immer durch die Schifffahrtsakte und Frankreich, Oesterreich und Rußland durch hohe Zölle und Einfuhrverbote geschützt. 1816 hatte z. B. Frankreich zu Gunsten seines Handels und seiner Seehäfen die Einfuhr von Kolonialwaaren, Baumwolle, Zucker, Kaffe, Farbholz u. s. w. zu Lande vom Rheingebiete aus verboten.

Der ausländische Markt war somit für die deutschen Erzeugnisse fast ganz verschlossen, während der deutsche Markt für die ausländischen Erzeugnisse offen stand.

Die Nothlage erreichte bei der 1817 eintretenden Mißernte ihren Höhepunkt. Bei den vielen Verkehrshindernissen war es nicht möglich, den nothleidenden Gegenden die nöthigen Lebensmittel rechtzeitig zuzuführen; das aus den östlichen Provinzen und aus Polen und Rußland verschriebene Getreide traf erst ein, nachdem die Hungersnoth bereits vorüber war.

Angesichts dieser Mißstände ermannte sich Preußen zuerst zur Umkehr. Es erließ 1818 ein neues Zollgesetz, durch welches der Verkehr im Innern freigegeben und die in den einzelnen Provinzen bestehenden Ein- und Durchfuhrverbote, sowie die Zolllinien zwischen den verschiedenen Landestheilen aufgehoben, an der Landesgrenze dagegen zum Schutze der inländischen Erzeugung die Erhebung eines gemäßigten Zolles für die Ein- und Durchfuhr ausländischer Güter angeordnet wurde.

Die wohlthätigen Wirkungen dieses Zollgesetzes äußerten sich bereits in den nächsten Jahren, und andere deutsche Bundesstaaten folgten dem Beispiele Preußens. Dieselben schlossen sich theils dem letzteren Staate an, weil ihre Lage sie zwang, die preußischen Zolleinrichtungen ebenfalls einzuführen; theils erließen sie eigene Zollgesetze und vereinigten sich, um die Anzahl der Zollgrenzen zu vermindern, zu größeren Zollverbänden. 1827 entstand der bayerisch-würtembergische, 1828 der preußisch-hessische und der mitteldeutsche Zollverband, bis 1833 aus den nord- und süddeutschen Zollvereinigungen ein einziger Verband, der deutsche Zollverein hervorging, welcher im Allgemeinen die in dem preuß. Gesetze von 1818 niedergelegten Grundsätze übernahm.

Dem Zollverein waren von vorn herein nicht beigetreten: Oesterreich, Baden, Frankfurt a. M., Nassau, die beiden Lippe, Braunschweig, Hannover, Oldenburg, die beiden Mecklenburg, Bremen und Hamburg.

Am 1. Januar 1834 fielen mit dem Inkrafttreten der Vereinsverträge die im Innern und an den gegenseitigen Grenzen der sämmtlichen Vereinsstaaten noch bestehenden Verkehrsschranken. Dagegen gelangten an den Grenzen des Vereinsgebiets für gemeinsame Rechnung und zum allgemeinen Schutze der inländischen Erzeugung für die Ein- und Durchfuhr ausländischer Güter, die bereits früher von Preußen eingeführten Zölle zur Erhebung, deren Reinertrag nach der Einwohnerzahl unter die Vereinsstaaten vertheilt wurde.

Nur wenige Gegenstände, wie Malz, Tabak, Salz, Spielkarten unterlagen noch einer besonderen Besteuerung in den einzelnen Staaten. Auch die stellenweise zwar ermäßigten, aber immer noch hohen Rheinzölle, überhaupt die Wasserzölle, die Kanal- und Hafengebühren, Wegegelder, flossen in die Kassen der Einzelstaaten, welche die Kosten der Unterhaltung dieser Verkehrsmittel zu tragen hatten. Im Verkehr mit den nicht dem Zollverein beigetretenen Staaten und den Hansestädten Bremen und Hamburg blieben die Zolllinien und Verkehrsschranken bestehen. Uebrigens hatten die den überseeischen Verkehr vermittelnden Hansestädte von jeher wohlweislich nur niedrige Abgaben erhoben.

Bei der Ausführung der Bestimmungen des Zolltarifs trat ein Uebelstand zu Tage, auf den hier besonders aufmerksam gemacht werden soll. Der deutsche Zoll wurde zum weitgrößten Theil nach dem Gewichte erhoben, mit der Maßgabe, daß derselbe 10 o/o des Werthes des Gutes nicht übersteigen dürfte. Die Einfuhr der hochwerthigen Güter wurde dadurch verhältnißmäßig schwach, die der geringwerthigen dagegen stark belastet. Bei ersteren war deshalb ein genügender Schutz für die gleichartigen inländischen Erzeugnisse nicht vorhanden und bei letzteren wurde der Zoll fast zu einem Einfuhrverbot. Die Zollberechnung nach dem Gewichte war wegen ihrer Einfachheit gewählt worden, und weil die Beamten bis dahin eine Erfahrung in der Waarenkunde nicht besaßen, die Abfertigung der Zollgüter nach dem Werthe somit auf Schwierigkeiten gestoßen wäre.

Wie bereits erwähnt, hatten die 1818 in Preußen und demnächst auch in andern deutschen Staaten von den einzelnen Regierungen getroffenen Schutzmaßnahmen auf gewerblichem Gebiete neues Leben hervorzurufen und

als 15 Jahre später der größte Theil der deutschen Staaten sich gemeinschaftlich gegen den ausländischen Mitbewerb aufraffte, nahmen im Inneren Handel und Gewerbe, wenn auch immer noch unter schwierigen Verhältnissen, einen weiteren, allgemeinen Aufschwung.

Auch im überseeischen Verkehr war zu Gunsten Deutschlands eine Aenderung eingetreten. 1783 befreiten sich die vereinigten Staaten Nordamerikas von der Herrschaft der Engländer; 1810 bildeten sich aus der spanischen Besitzung Mexiko eine selbstständige Republik und 1822 aus der portugiesischen Besitzung Brasilien das jetzige Kaiserreich Brasilien. Außerdem wurden besonders in Südamerika noch eine Reihe von kleineren selbstständigen Republiken gegründet. Der Handel dieser Länder wurde dadurch von der erdrückenden Herrschaft des früheren Mutterlandes befreit und Deutschland konnte nunmehr mit denselben in direkten Geschäftsverkehr treten. Der deutsche Handel erhielt in Folge dessen nach Wiederbelebung des inneren Verkehrs Anregung zu überseeischen Unternehmungen, und zerstreut in den weiten Meeresgebieten, besonders auf den zahlreichen Inselgruppen des inzwischen entdeckten fünften Welttheils Australien, gründeten auch deutsche Kaufleute unabhängige Handelsniederlassungen. Die deutschen Hafenplätze der Nord- und Ostsee gelangten wieder zu größerer Bedeutung.

Unter der Herrschaft der Eisenbahnen war 1835 Baden, 1836 Nassau und Frankfurt a. M., 1841 Braunschweig, Lippe-Detmold und Luxemburg und 1853 Hannover und Oldenburg in den Zollverein eingetreten. Mit dem Beitritt der vorgenannten Staaten waren auch die von denselben bis dahin dem Zollverein gegenüber und im eigenen Innern noch aufrecht erhaltenen Zolllinien gefallen und damit in Nord- und Süddeutschland mit Ausnahme der beiden Mecklenburg, Bremen, Hamburg und Lübeck der freie Wechselverkehr zwischen sämmtlichen Staaten hergestellt.

War es dem einzelnen deutschen Staate bis dahin nicht gelungen, auf handelspolitischem Gebiete vom Auslande Zugeständnisse und Vergünstigungen von einiger Bedeutung zu erlangen, so hatte das geschlossene Auftreten aller Staaten des Zollvereins in dieser Hinsicht binnen Kurzem merkliche Aenderungen geschaffen. Im Innern war Freund und Feind zu der Ueberzeugung gelangt, daß das Heil der Einzelnen nur im Bunde mit Allen zu finden sei. Seitens des Auslandes wurde allerdings ein Entgegenkommen von keiner Seite gezeigt; vielmehr stellte ein Nachbar nach dem andern durch die ihm zu Gebote stehenden Zwangsmaßregeln den jungen Verein auf die Probe.

Das unzugängliche Holland, welches unter den französischen Kriegen bezw. unter der Continentalsperre ebenfalls schwer gelitten und 1830 die belgischen Provinzen verloren hatte, suchte den inzwischen von den norddeutschen Seehäfen ausgegangenen Eingriffen in sein Handelsgebiet am Rhein entgegenzutreten und zu diesem Ende mit dem Zollverein einen günstigen Handelsvertrag abzuschließen. Um möglichst vortheilhafte Bedingungen zu erreichen und die deutschen Staaten gefügiger zu machen, belegte Holland gegen Ende 1835 die s. Zt. noch starke Einfuhr deutschen Getreides mit einem hohen Eingangszoll. Noch binnen Jahresfrist erwi-

derte der Zollverein diesen Druck durch eine Erhöhung des Zuckerzolles, in Folge dessen die damals noch stark nach Deutschland liefernden holländischen Zuckersiedereien bedeutend geschädigt wurden. Als nun auch noch der Plan einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Antwerpen und Köln auftauchte, ließ sich Holland angesichts der festeren Haltung Deutschlands und der von Belgien her drohenden Gefahr eines weiteres Angriffs auf sein Gebiet, zu einem Vergleich herbei.

Nach dem 1837 zu Stande gekommenen und 1839 erweiterten Handels- und Schifffahrts-Vertrage wurden die Zölle auf Getreide bezw. Zucker ermäßigt; Holland stellte außerdem den Rheinzoll niedriger und räumte den Schiffen der Zollvereinsstaaten gleiche Rechte mit den Schiffen des meistbegünstigten Volkes ein. Dieser Vertrag wurde 1841 gekündigt und 1842 wieder erneuert, nachdem der Zuckerzoll für Deutschland günstiger gestellt worden war. Als die Eisenbahnen den Verkehr mit dem Rheingebiete über Land immer mehr erleichterten, hob Holland 1851 bei der Erneuerung und Erweiterung des Vertrages aus eigenem Antriebe die Rheinzölle und alle Durchfuhrzölle auf und stellte die fremdländischen Schiffe den eigenen gleich.

Das gewerbreichere Belgien hatte gleich nach der Trennung von Holland seine ausgedehnte Gewerbethätigkeit durch Zölle und Schifffahrtsbeschränkungen zu schützen gewußt, suchte dagegen für den Durchgangsverkehr zwischen Deutschland einerseits und Frankreich und England andererseits sowie für die Ausfuhr seiner Erzeugnisse alle möglichen Erleichterungen von den angrenzenden deutschen Bundesstaaten zu erlangen. Als man deutscherseits ohne besondere Gegenleistungen hierauf nicht eingehen wollte, versuchte sich auch Belgien in Zwangsmaßnahmen und erhöhte den Eingangszoll auf Leinen, Garn und Leinenwaaren aus dem Gebiete des Zollvereins. Dieser ging seinerseits mit der Erhöhung des Zolles auf Eisen vor, welches s. Zt. in großen Mengen von Belgien nach Deutschland eingeführt wurde, worauf Belgien ebenfalls sofort zum Vergleich einlenkte.

In dem 1848 abgeschlossenen Vertrage wurden gegenseitige Erleichterungen in der Ein- und Durchfuhr, sowie im Schifffahrtsverkehr bewilligt. Dieser Vertrag lief 1851 ab und wurde in Folge der sich für Deutschland herausgestellten Nachtheile erst 1865 wieder erneuert.

England hatte an seiner früheren Abgeschlossenheit festgehalten und nur ganz geringfügige Ausnahmen von den Bestimmungen des Schifffahrtsgesetzes den vereinigten Staaten Nordamerikas, sowie an Preußen und Oesterreich zugestanden. Die Herrschaft auf dem deutschen Markte wurde mit allen Mitteln zu erhalten und zu diesem Ende in erster Linie das Zustandekommen des Zollvereins zu vereiteln gesucht. Es gelang der englischen Regierung auch in der That, einige deutsche Bundesstaaten (Hannover, Frankfurt a. M.) durch den Abschluß eines günstigen Handelsvertrages vorläufig von dem Beitritt zum Zollverein abzuhalten. Aber der Zollverein kam ohne diese Staaten zu Stande. England bot auch fernerhin durch seine Vertreter an den einzelnen deutschen Höfen, durch die Presse und besondere nach Deutschland entsendete Beauftragte Alles auf, um die noch schwachen Grundlagen des Vereins zu erschüttern. Besonders sollte durch

die Einführung der Lehre vom Freihandel die lästigen Zollschranken an deutschen Grenzen wieder aufgehoben werden.

Während England gegen das s. Zt. ihm überlegene Holland die Schifffahrtsakte einführte und Jahrhunderte hindurch unter dem Schutze dieses Gesetzes den Wechselverkehr mit den fremden Staaten und seinen Handelsniederlassungen allein vermittelt hatte, sollte Deutschland veranlaßt werden, den entgegengesetzten Weg einzuschlagen und dem stärkeren und zudem noch unzugänglichen Auslande die Thore zum einheimischen Markte zu öffnen.

Nachdem durch den Handelsvertrag von 1837 dem mitbewerbenden Handelsstaate Holland im Verkehre mit Deutschland Vergünstigungen eingeräumt worden waren, mußte England sich entschließen, nunmehr auch seinerseits sich mit dem Zollverein in Verhandlungen einzulassen. 1841 wurde in einem Handels- und Schifffahrtsvertrage den Zollvereinsstaaten die Ausfuhr ihrer Waaren nach England oder dessen Handelsniederlassungen von sämmtlichen deutschen Ost- und Nordseehäfen aus gestattet, während die Ausfuhr von Zucker und Reis aus England nach dem Zollgebiet unter den für Holland festgesetzten Bedingungen bewirkt werden konnte. Letztere Vergünstigung fiel mit der Kündigung des holländischen Vertrages; der übrige Theil des englischen Vertrages wurde 1847 gekündigt. Neue Verbindungen mit England wurden erst 1865 nach Aufhebung der Schifffahrtsakte angeknüpft.

Hatte England aus wirthschaftlichen Gründen die Bildung des Zollvereins zu vereiteln gesucht, so war Frankreich anfangs aus rein politischem Antriebe diesem Unternehmen entgegen getreten. Die Rolle des Vormundes in deutschen Angelegenheiten war den Franzosen im Laufe der letzten Jahrhunderte in Fleisch und Blut übergegangen, sodaß bei der geringsten freien selbstständigen Handlung des einen oder andern deutschen Staates eine unberufene Einmischung seitens des linksrheinischen Nachbars beliebt wurde. So verdächtigte man auch die von Preußen bethätigten wirthschaftlichen Bestrebungen durch falsche Unterstellungen, um Uneinigkeit unter den deutschen Staaten hervorzurufen und das Zustandekommen des Zollvereins zu vereiteln. Zu diesem Ende schloß Frankreich auch mit Nassau einen besondern Handelsvertrag, wodurch dieser Staat vorläufig vom Eintritt in den Zollverein abgehalten wurde.

Doch die Rheinbundzeiten waren noch zu frisch in Erinnerung, und die übrigen Staaten wiesen die Versuchung zur Wiederherbeiführung ähnlicher Zustände zurück.

Als der Zollverein den ersten Vertrag mit Holland abschloß, glaubte Frankreich von ersterem, in derselben Weise wie früher von den einzelnen deutschen Staaten, durch Versprechungen, Zwangsversuche, oder durch unbedeutende Zugeständnisse weitgehende Vergünstigungen erlangen zu können. In der Zeit von 1837 bis 1861 wurden sieben Annäherungs-Versuche gemacht, welche vom Zollverein, bezw. Preußen, welches die Verhandlungen leitete, wegen der unannehmbaren Bedingungen zurückgewiesen wurden. Die Erhöhung des Zolles für deutsche Nähnadeln, Flachs, Leinen, Schwarzwälder-Uhren um das Vierfache wurden deutscherseits mit der Erhöhung der Zölle für französische kurze Waaren, Tapeten, Handschuhe um das doppelte er-

widert. Frankreich forderte in seinem Uebermuthe sogar die Aufhebung der deutschen Zollerhöhungen, bevor es sich überhaupt auf Verhandlungen einlassen wollte. Erst als 1852 sich in Paris ein Wechsel in der Regierung vollzog, konnte 1853 mit der nach der Gunst der Geschäftswelt haschenden Kaiserlichen Regierung über den Abschluß eines Handels- und Schifffahrts-Vertrages auf Grund der folgenden annehmbar erscheinenden Bedingungen verhandelt werden:

1) Die freie Durchfuhr wird von beiden Seiten bewilligt.
2) Ebenfalls die zollfreie Ausfuhr, mit Ausnahme von Lumpen.
3) Bezüglich der Einfuhr wurde Gleichstellung mit dem meistbegünstigten Lande vorgesehen.

Der Vertrag wurde jedoch erst 1862 abgeschlossen.

Oesterreich beobachtete in allen, das Gebiet der Volkswirthschaft berührenden Fragen eine vornehme Zurückhaltung und legte den Schwerpunkt auf seine politische Machtstellung am Bundestage in Frankfurt a. M., woselbst es den Vorsitz führte.

Anstatt die in der wiener Congreßakte von 1815 vorgesehene gemeinschaftliche Regelung der Verkehrs-Verhältnisse Deutschlands von bundeswegen zu betreiben, wurden die hierauf bezüglichen, beim Bundestage eingebrachten Anträge einzelner Bundesstaaten unberücksichtigt gelassen. Oesterreich hatte vielmehr seinen ganzen Einfluß gegen die auf die Herstellung von besondern Zollvereinigungen gerichteten Bemühungen Preußens und der süddeutschen Staaten, im Besondern aber gegen das Zustandekommen des schließlich ohne Oesterreich in's Leben getretenen großen Zollvereins aufgeboten. Die rege Thätigkeit Preußens in letzterem Verein, namentlich die Führung der Verhandlungen mit den fremden Staaten über den Abschluß von Zoll- und Handelsverträgen erregte den Neid Oesterreichs, welches nunmehr aus Furcht, die politische Führerschaft in Deutschland zu verlieren, 1849 den Beitritt zum Zollverein anstrebte.

Oesterreich beabsichtigte durch diesen Schritt die Lösung der wirthschaftlichen Fragen in die Hand des Bundestages hinüber zu spielen, wo die schließliche Entscheidung der den Vorsitz führenden Macht vorbehalten, oder doch die Führung der Verhandlungen von dieser übernommen werden sollte. Hierdurch würde sich der Uebergang der Führerrolle im Zollverein von Preußen auf Oesterreich von selbst vollzogen haben. Preußen hatte schwere Zeiten durchzumachen, und man befürchtete allgemein die Auflösung des mit so vieler Mühe zu Stande gekommenen und mit augenscheinlichen Erfolgen begleiteten Zollunternehmens.

Doch Oesterreich mußte sich 1853 mit dem Abschluß eines Handels- und Zollvertrages mit Preußen auf 12 Jahre begnügen, ohne dem Zoll-Verein beitreten zu können. Dieser Vertrag, in welchem allerdings der Eintritt Oesterreichs in den Zoll-Verein vorbehalten war, wurde noch in demselben Jahre, nachdem auch der Zoll-Verein wieder auf 12 Jahre erneuert worden war, auf sämmtliche Zoll-Vereinsstaaten ausgedehnt.

Rußland blieb Deutschland gegenüber wirthschaftlich verschlossen.

Im Innern des Zollvereins war der Kampf zwischen Schutzzoll und Freihandel entbrannt.

Die Anhänger des letzteren gewannen durch ihr lebhaftes Vorgehen gegen jede schutzzöllnerische Bewegung mit jedem Jahre an Boden und hatten durch den Beitritt der Eisenbahnen, welche ihren Bedarf noch vielfach vom Auslande bezogen, eine nicht unbedeutende Verstärkung erfahren. Die mit dem Bau von Staatsbahnen beschäftigte bayerische Regierung war gegen die Erhöhung des Zolles auf Eisenbahnschienen, und in Preußen, wo die Ansichten über Schutzzoll und Freihandel getheilt waren, beantragte die Regierung, gedrängt von den Vertretern der Landwirthschaft, sogar eine Ermäßigung des Eingangszolles auf Eisen aller Art. Die Staaten mit großen Meß- und Handelsplätzen, wie Sachsen, Braunschweig und Frankfurt a. Main, waren besonders stark für den Freihandel eingenommen und wurden von den noch nicht dem Zollverein beigetretenen Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck nach Kräften unterstützt.

Der Schutzzoll fand seine Vertreter unter den inländischen Erzeugern. Von den Staaten waren es die süddeutschen, namentlich Würtemberg und Baden, welche für Zollerhöhungen eintraten. Am lebhaftesten war die Bewegung für die Erhöhung der Eisen- und Garnzölle.

Eine wesentliche Aenderung des Zolltarifs konnte jedoch von keiner Seite herbeigeführt werden, weil der Widerspruch eines einzigen Vereinsmitgliedes genügte, um die von der Mehrheit gestellten Anträge zu Fall zu bringen. Nur einige werthvollere Gegenstände, wie Nähnadeln wurden in die höchste Klasse versetzt und der Zoll auf Garn um ein Geringes erhöht, minderwerthige Rohstoffe dagegen, wie Farbholz, von dem Eingangszoll befreit.

Die durch die beabsichtigte Erhöhung des Zolles am schwersten getroffenen Nachbarländer, Frankreich, Belgien und England, namentlich aber letzteres, welches fertige Waaren in großen Mengen nach Deutschland lieferte, suchten an den deutschen Höfen und auf den Vereinsversammlungen durch ihre Gesandten und handelspolitischen Vertreter auf politischem und nicht politischem Wege ihren Einfluß zu Gunsten des Freihandels geltend zu machen.

Bezeichnend ist das Verhalten des englischen Gesandten gelegentlich der 1845 in Karlsruhe tagenden Versammlung des Zollvereins. Von dieser Versammlung hatte man in Deutschland allgemein eine Verständigung zwischen den Anhängern des Schutzzolles und Freihandels erwartet. Als dieselbe aber ohne das gewünschte Ergebniß auseinanderging, und die Kluft zwischen den Gegensätzen durch scharfe Reden zu Gunsten des Freihandels erweitert worden war, da glaubte der erwähnte Gesandte seiner Freude über diesen Erfolg dadurch Ausdruck geben zu sollen, daß er sämmtliche Bevollmächtigte zu einem großen Essen einlud. Die Bevollmachtigten besaßen jedoch so viel Feingefühl, daß keiner der Einladung Folge leistete.

II. Abschnitt

(von 1853 bis 1878/80.)

6. Die weitere Entwickelung des Eisenbahnnetzes.

A. Die alten Handelsstraßen erhalten sämmtlich Eisenbahnen.

Der junge Verkehrsriese hatte somit schon beim ersten Ausbreiten seiner eisernen Glieder die noch im Inneren Deutschlands vorhandenen Verkehrsfesseln gesprengt und auch das Ausland zur Beseitigung der im Bereiche des stärkeren Verkehrs gegen Deutschland aufgestellten Schranken genöthigt. Der holländische Rheinzoll war gefallen, von Dänemark wurde der Sundzoll aufgehoben und die Weltherrschaft zur See hatte sich zu Verkehrserleichterungen bequemen müssen, weil andernfalls der Verkehr auf andern, durch die Eisenbahnen zugänglich gewordenen Seewegen sich Eingang zum deutschen Markte verschafft hätte. Die sämmtlichen deutschen Staaten mit Ausnahme der alten Hansestädte Bremen, Hamburg, Lübeck und der beiden Mecklenburg waren Zollvereinsmitglieder mit freiem gegenseitigem Wechselverkehr. Die Alleinherrschaft der größeren Binnenplätze und Seehäfen in den bis dahin auf sie angewiesenen Verkehrs- bezw. Flußgebieten wurde von allen Seiten von auf dem Dampfwagen eindringenden Mitbewerbern bedroht.

Angesichts dieser weittragenden Bedeutung der neuen Verkehrsanstalt wurde sowohl im Inlande als im Auslande auf baldige Herstellung der noch fehlenden Eisenbahnverbindungen hingewirkt. 1854 wurde Ulm-Augsburg eröffnet, wodurch Baden, Würtemberg und Bayern mit einander verbunden wurden; Frankfurt a. M. erhielt Verbindung mit Nürnberg und Leipzig über Aschaffenburg, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg; die hessische Ludwigsbahn baute von Worms bis zur Grenze bei Mainz und die altona-kieler Bahn von Rendsburg bis Flensburg. 1855 wurde die Verbindung auf der linken Rheinseite von Straßburg bis Mainz und zwar von der elsäßischen Bahn von Straßburg bis Weißenburg und von der pfälzischen Bahn von Weißenburg bis Worms zum Anschluß an die Strecke Worms-Mainz der hessischen Ludwigsbahn hergestellt; die badische Bahn erhielt Anschluß mit Basel durch die Strecke Haltingen-Basel. 1856 wurde die hannoversche Bahn von Hannover über Göttingen bis Kassel durchgeführt; die westfälische Bahn baute von Münster bis Rheine, die hannoversche West-Bahn von Rheine über Salzbergen bis Emden und von Rheine über Osnabrück bis Löhne, die köln-mindener Bahn von Oberhausen bis Emmerich zum Anschluß an die niederländische Rheinbahn und die oberschlesische Bahn

von Posen bis Breslau und von Ratibor über Leobschütz bis Kattowitz. 1857 baute die Königl. Ostbahn von Frankfurt a. d. Oder über Küstrin bis Kreuz. 1858 erreichte die bayer. Staatsbahn die österreichische Grenze bei Kufstein. 1859 baute die hessische Ludwigsbahn von Mainz nach Bingen, die rheinische Bahn wurde von Bonn bis Bingerbrück, die kölner Rheinbrücke und die Werrabahn von Eisenach bis Lichtenfels fertig gestellt; 1860 wurden die bayerische Ostbahn von Passau bis München und über Regensburg, Schwandorf bis Nürnberg, die bayerische Staatsbahn von München über Rosenheim nach Salzburg, ferner die preuß. Ostbahn von Königsberg nach der russischen Grenze bis Stallupönen-Eydtkuhnen und 1861 von der bayerischen Ostbahn die Linie Schwandorf-Fürth i. W. zum Anschluß an die erst 1862 vollendete böhmische Westbahn eröffnet. 1862 folgten die Strecken: Deutz-Giesen der köln-mindener Bahn, Bremen-Bremerhafen der hannoverschen Bahn, Bromberg-Thorn-Alexandrowo der preuß. Ostbahn und Wiesbaden-Oberlahnstein der nassauischen Staatsbahn. 1863 wurde die berlin-stettiner Bahn von Stettin bezw. Angermünde bis Stralsund und die badische Bahn bis Constanz eröffnet. 1865 fand die rheinische Bahn von Köln über Neuß, Crefeld in Elten Anschluß an die niederländische Rheinbahn und die westfälische Bahn in Salzbergen über Almelo Anschluß an die niederländische Staatsbahn.

Die vorangeführten Eisenbahnlinien deckten sämmtlich noch alte Handelswege, welche Jahrhunderte hindurch unter bedeutend schwierigeren Verhältnissen dem Verkehre gedient hatten. Im Osten hatte der preuß. Staat vermittelst der Ostbahnlinien die Hauptstadt des Landes von dem alten Frankfurt a. d. Oder aus mit den früheren Hansestädten Danzig, Elbing, Königsberg verbunden und den Anschluß mit den nach Westen führenden russischen Linien bei Eydtkuhnen und Alexandrowo erreicht. Die oberschlesische Bahn hatte von Breslau aus eine zweite Linie über Posen, Stargard mit Stettin erlangt. Hamburg, Bremen hatte den Weg nach Süddeutschland über Hannover, Kassel, Frankfurt a. M. und Eisenach nach Lichtenfels abgekürzt und von Holland aus führte eine Doppeleisenbahnlinie den Rhein hinauf bis Basel mit der kurzen Unterbrechung Köln-Oberlahnstein. Von Frankfurt a. M. aus verfolgte der Schienenweg die alte Rhein-Donaustraße über Nürnberg-Passau nach Wien und weiter südlich hatte die Eisenbahn die alte Römerstraße vom Rhein über Ulm, Augsburg, München, Passau nach Wien und über Kufstein, Innsbruck nach Italien aufgesucht.

B) Die Eisenbahnen nach den inländischen Güterquellen.

Bei der natürlichen Entwickelung des Eisenbahn-Verkehrs aus dem früheren Frachtfuhrgeschäft und Postverkehr waren die ersten Eisenbahnen hauptsächlich für die Beförderung von Personen und Kaufmannsgütern bestimmt; der Vertrieb der schwer wiegenden, mit den bis dahin üblichen Beförderungsmitteln über Land nur auf kurze Strecken fortzubewegenden Massengüter, wie Kohlen, Erze, Steine u. s. w. war anfangs nur als Nebensache behandelt worden. Diejenigen Eisenbahnen, welche bei der Erfüllung ihrer Handelszwecke durch das Lagergebiet der Rohstoffe geleitet

wurden, wie die köln-mindener, bayerisch-sächsische und oberschlesische Bahn, hatten in ihren Voranschlägen für den Verkehr zwar die Beförderung dieser Rohstoffe mit in Rechnung gezogen, auf die Wirkung der neuen Verkehrsanstalt, auf die durch dieselbe gegebene Möglichkeit einer bedeutenden Vermehrung grade des Vertriebes der billigen Rohstoffe, war jedoch keine, oder doch nicht genügend Rücksicht genommen worden. Man hatte sich im Allgemeinen mit der Abschätzung des z. Z. vorhandenen Verkehrs begnügt und nur in wenigen Fällen auf eine Zunahme desselben gerechnet.

Nach den Voranschlägen der vorwiegend zu Handelszwecken bestimmten, auf Veranlassung des Handelsstandes von Breslau nach der galizischen und österreichischen Grenze gebauten oberschlesischen Bahn sollte z. B. die Kohlensendungen von dem Kohlengebiet in Richtung Breslau als Beiladung mit den Personenzügen befördert werden. Der zu erwartende Kohlen- und Erzverkehr zwischen den Berg- und Hüttenwerken in Oberschlesien war nach den von der Bewerksverwaltung auf Grund des Vertriebes der letzten Jahre gemachten Angaben besonders veranschlagt. Auf der ersten Eisenbahn der Welt, der stockton-darlingtoner Bahn, hatte man den Kohlenverkehr auf 10000 t jährlich berechnet, nach einigen Jahren wurden bereits 500000 t befördert.

Sobald die Eisenbahnen die Lagerstellen der Rohstoffe erreicht hatten, nahm der Verkehr einen ungewöhnlichen Umfang an. Wie bereits erwähnt, verdoppelte sich derselbe schon im zweiten Jahre der Betriebseröffnung der betreffenden Bahnen und nach kurzer Zeit mußten bereits besondere Züge für den Vertrieb der Rohstoffe abgefertigt werden.

In Folge der stärkeren Nachfrage wurde dann die weitere Erschließung der Kohlen- und Erzlager durch neue Eisenbahnlinien bewerkstelligt. Die großen oberschlesischen Kohlen- und Erzlager im Kreise Beuthen erhielten in den Jahren 1854 und 56 Verbindung mit der Hauptlinie der oberschlesischen Bahn. Eine große Anzahl von Zechen, Hüttenwerken, Kalksteinbrüchen u. s. w. erhielten hierdurch direkten Eisenbahnanschluß. Der Verkehr auf der oberschlesischen Bahn steigerte sich in verhältnißmäßig kurzer Zeit um mehr als das 4fache; 1851 wurden auf dieser Bahn 4200000 Ctr. und 1857 bereits 19000000 Ctr. befördert.

Das niederschlesische Kohlenlager bei Waldenburg wurde durch die breslau-freiburg-schweidnitzer Bahn 1853 mit Breslau und 1856 über Liegnitz zum Anschluß an die niederschlesisch-märkische Bahn mit Berlin verbunden. Die letztere Bahn baute 1867 die dritte Verbindungslinie von Kohlfurt über Hirschberg nach Waldenburg, und die oberschlesische Bahn vollendete 1875 die vierte Linie von Breslau über Glatz nach Mittelwalde.

Das sächsische Kohlenbecken bei Dresden wurde 1855 durch die Albertsbahn aufgeschlossen. Das Kohlenlager bei Zwickau und Chemnitz erhielt 1852 die zweite Zufuhrlinie von Riesa aus und wurde 1869 über Freiburg mit Dresden, 1865 über Goesnitz-Gera und 1875 über Greiz-Wolfsgefährt mit den thüringischen Landen verbunden. Diese hatten durch die thüringische Bahn von Weißenfels aus 1859 bis Gera und 1871 bis Eichicht ebenfalls einen weiteren Eisenbahnverkehrsweg erhalten. 1874

wurde die Saalbahn von Großheringen (thür. E.) über Jena nach Saalfeld und 1876 die weimar-geraer Bahn eröffnet.

Das Ruhrgebiet wurde bereits 1847 von der köln-mindener und Prinz-Wilhelmsbahn und 1848 von der bergisch-märkischen Bahn durchschnitten. Der weitere Ausbau erfolgte seitens der letzteren Bahn bereits 1861 und 62 von Witten über Langendreer, Bochum, Steele, Essen, Mülheim a. d. Ruhr bis Oberhausen und Ruhrort.

Von welcher Bedeutung die Eisenbahn-Anschlüsse im Ruhrgebiet waren, ergibt sich aus der Thatsache, daß in dem Oberbergamts-Bezirk Dortmund 1862 bereits 114200000 Ctr. Kohlen oder 14692000 Ctr. mehr gewonnen wurden als im Vorjahre.

Ferner baute die berg-märkische Bahn 1872 die untere Ruhrthalbahn Düsseldorf-Kupferdreh-Dahlhausen-Hattingen und 1874 die mittlere Ruhrthalbahn Hattingen-Herdecke.

Die köln-mindener Bahn vollendete 1875 die Emscherthalbahn von Castrop über Herne, Wanne, Schalke, Sterkrade nach Ruhrort.

Die westfälische Bahn rückte 1879 von Dortmund über Herne, Horst, Bottrop, Sterkrade bis Oberhausen vor.

Die rheinische Bahn hatte bereits 1874 über Rheinhausen, Wattenscheid bis Dortmund gebaut.

Die 1875 eröffnete dortmund-gronau-enscheder Bahn wurde eine starke Abfuhrlinie für Kohlen nach dem nördlichen Holland.

Die kleineren Kohlenbecken im Wurmgebiet bei Aachen und zu Ibbenbüren in Westfalen hatten ersteres 1853, letzteres 1856 eine Eisenbahnverbindung erhalten.

Das Kohlenlager an der Saar war 1852 durch die Linie Neunkirchen-Saarbrücken erschlossen worden und erhielt 1860 durch die Rhein-Nahe-Bahn (Bingerbrück-Neunkirchen) eine Abfuhrlinie nach dem Rhein und durch die saarbrückener Bahn (Saarbrücken-Trier) eine solche nach der Mosel. Zu den Kohlenlagerstellen in Oberbayern führten 1860 die Linien München-Rosenheim und Holzkirchen-Miesbach; zu den Kohlenlagerstellen in Oberfranken 1861 die Linie Hochstadt-Kronach-Gundelsdorf.

Auch das Braunkohlengebiet, welches sich im Westen von der Pfalz bis Hannover und im Osten von Thüringen durch Braunschweig, Sachsen und Brandenburg bis Ostpreußen erstreckte, war bereits an mehreren Stellen von Eisenbahnen durchschnitten und wurde namentlich in der Pfalz, wo 1865 Dürkheim mit Neustadt durch die pfälzische Bahn verbunden wurde, sowie in Sachsen und Brandenburg ausgenutzt.

Die stärksten ausländischen Mitbewerber waren einerseits England und Belgien und andererseits Böhmen, dessen Erz- und Kohlengebiet hauptsächlich zu Anfang der siebenziger Jahre durch die buschtehrader und dux-bodenbacher Bahn erschlossen wurde.

Bei dem immer stärker werdenden Eisen-Verbrauch wurden gleichzeitig mit der Erschließung der Kohlenlager auch die noch abwärts gelegenen Erzlager für den Eisenbahnverkehr gewonnen.

Das Lager an der Sieg, in den Kreisen Siegen und Olpe, erhielt 1861 durch die Ruhr-Siegbahn im Anschluß in Hagen an die bergisch-

märkische Stammbahn und durch die deutz-gießener Bahn von Siegen über Betzdorf zum Anschluß in Deutz an die köln-mindener Stammbahn Verbindung mit dem Ruhrkohlengebiet.

Nach dem Erzlager an der Lahn baute die nassauische Staatsbahn 1862 die Linie von Oberlahnstein nach Wetzlar bezw. Gießen, worauf die Erze über Betzdorf, Siegen mit der Bahn und über Oberlahnstein, Ruhrort auf dem Wasserwege nach der Ruhr befördert wurden.

Das lothringische Erzgebiet wurde 1852 über Metz, Forbach durch die elsaß-lothringische Bahn und das luxemburgische Erzgebiet 1861 durch die Wilhelm-Luxemburgbahn über Wasserbillig, Trier mit dem Saarkohlengebiet verbunden.

Das Kupfererzlager im Manfeldschen wurde 1866 durch die halle-casseler Bahn berührt. Nach den Bleierzlagerstellen bei Köln (Bensberg) und Aachen (Bleiberg) wurden 1870 bezw. 1872 Eisenbahnlinien hingeleitet; außerdem waren die Bleierzlager in Schlesien (Oppeln) Sachsen (Freiberg), Nassau, Braunschweig und am Harz, die Silberbergwerke am Harz, in Sachsen (Freiberg), Schlesien (Oppeln) und Nassau für den Eisenbahnverkehr gewonnen worden. Das größte Salzlager Deutschlands, Schönebeck, hatte bereits 1839 Anschluß erhalten; demnächst folgten weitere Salzwerke: 1857 Staßfurt in der Provinz Sachsen und Rosenheim in Bayern, 1862 Hall, Heilbronn in Württemberg, 1866 Reichenhall in Bayern und 1872 Inowrazlaw in Posen.

In Sachsen wurden 1858/59 die ober- und niedererzgebirgische und 1865 die vogtländische Bahn, in Baden 1866 und in Württemberg 1868 die Schwarzwaldbahn, im Harzgebiet 1866 Vienenburg-Goslar und 1869 Vienenburg-Halberstadt mit Abzweigungen gebaut. 1877—79 wurde das Fichtelgebirge mit seinen mineralischen Schätzen durch die bayerische Staatsbahn weiter zugängig gemacht.

Ferner waren zur Belebung des Binnen-Verkehrs noch die folgenden kleineren Bahnen gebaut worden: 1870 die crefeld-kreis-kempener Industriebahn, welche jetzt den Namen crefelder Bahn führt; 1873 die angermünde-schwedter Bahn und die halberstadt-blankenburger Bahn, 1875 die münster-enscheder Bahn, 1877 die westhollsteinische Bahn von Neumünster über Heide nach Toening, 1881 die unterelbesche Eisenbahn von Harburg über Stade nach Cuxhafen u. s. w.

Die Güterquellen wurden allerorts zugänglich gemacht, und die bis dahin im Schooße der Erde noch verborgen gewesenen Schätze vereinigten sich in immer größeren Strömen zu einer allgemeinen großen Verkehrsbewegung. Die bedeutenden Massen der beförderungs- und verbrauchsfähig gewordenen Güter bildeten vollständig neue Werthe in der Rechnung der allgemeinen Volkswirthschaft, namentlich aber Gewinn bringende Posten auf der Rechnungsabtheilung für vaterländische Arbeit.

C) Die in Norddeutschland zum Zwecke des Wettbewerbs hergestellten Eisenbahnen.

Nachdem die Haupteisenbahnlinien für den großen Durchgangs-Verkehr hergestellt, die verschiedenen Haupt-Verkehrsgebiete und größeren Lagerstellen der Rohstoffe erschlossen waren und aus den neuen Quellen immer

größere Verkehrsströme sich über die Eisenbahnen bewegten, da erwachte angesichts der Größe der mit dieser Verkehrsbewegung verbundenen Vortheile auch die Lust der Eisenbahnunternehmer, den möglichst größten Antheil an dieser Bewegung dem eigenen Unternehmen zuzuwenden.

Die vorberegten Bestrebungen gingen hauptsächlich von den in Aussicht auf Gewinn gegründeten Gesellschaftsbahnen aus. In Preußen, wo die Gesellschaftsbahnen vorherrschend waren und keine derselben ein für sich abgeschlossenes Verkehrsgebiet bediente, bildete sich der Hauptheerd dieser Bewegung.

Nach dem Eisenbahngesetz von 1838 war es zwar Dritten gestattet, auf den bereits bestehenden Eisenbahnlinien neben dem ursprünglichen Unternehmer das Beförderungsgeschäft selbstständig zu betreiben; aber bei der Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebes auf der schmalen Spurbahn ohne Ausweichungsvorrichtungen auf der Fahrstrecke und bei den mit dem Eisenbahnbetriebe verbundenen Gefahren, hatte eine solche Betheiligung Dritter ausgeschlossen werden müssen.

Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, konnte nach demselben Gesetze für die ersten 30 Jahre untersagt werden.

Die Eisenbahnunternehmer waren nur verpflichtet, solchen Eisenbahnen, welche entweder in einer Fortsetzung oder in einer Seitenverbindung bestand, den Anschluß an ihre Bahnlinien zu gestatten, worüber jedoch das zuständige Ministerium besonders zu befinden hatte. So war z. B. der Bau der bergisch-märkischen Linie Dortmund- bezw. Witten-Bochum-Essen-Ruhrort, der Bau der oberen Ruhrthalbahn von Hagen über Arnsberg nach Warburg und der Linie von Elberfeld über Opladen nach Köln bereits vor 1848 beabsichtigt, die Genehmigung zu demselben aber verweigert worden, weil man befürchtete, die erst genannte Linie würde die bereits bestehende köln-mindener Strecke Dortmund-Ruhrort, die zweite Linie die vom Staate noch bis Warburg durchzuführende westfälische Bahn und die dritte Linie die düsseldorf-elberfelder und köln-mindener Bahn in ihren Verkehrsbeziehungen zu sehr beeinträchtigen. Eine solche Beeinträchtigung war nämlich schon bei der berlin-potsdamer Bahn durch den Bau der berlin-anhalter Bahn zu Tage getreten.

Die Eisenbahnen mit stärkerem Verkehr begnügten sich deshalb anfangs mit dem inneren Ausbau ihrer Linien durch Herstellung eines zweiten Geleises — Die ersten Bahnen hatten nur ein Geleise —. 1840 erhielt die leipzig-dresdener Bahn, 1842, nachdem durch den Anschluß der berlin-anhalter Bahn ein starker Wechselverkehr eingetreten war, die magdeburg-leipziger Bahn, 1854 die oberschlesische, 1857 die niederschlesisch-märkische und 1862 die bayerische Staatsbahn auf den Hauptlinien das zweite Geleise.

Einzelne Bahnen griffen auch zu dem Mittel der Vereinigung der auf einander angewiesenen, an einer und derselben Verkehrslinie liegenden Bahnen zu einem gemeinschaftlichen Unternehmen. Die düsseldorf-elberfelder Bahn war wegen der hohen Bau- und Betriebskosten nicht in der Lage die Tarife zu ermäßigen, sodaß die für das Wupper- und Ruhrthalgebiet bestimmten Güter, welche früher fast ausschließlich bis Düsseldorf mit dem

Schiff und von da über Land mit der Fuhre weiter befördert worden waren, nunmehr zum Theil über den billigeren Schienenweg von Norden und Osten bezogen wurden. Die berg.-märkische Bahn, welche bereits 1854 die Verwaltung und den Betrieb der Prinz-Wilhelmsbahn (Ueberruhr-Langenberg-Vohwinkel) übernommen hatte, kaufte 1857 die düsseldorf-elberfelder Bahn und führte noch in demselben Jahre einen gemeinschaftlichen Tarif für die berg.-märkische, düsseldorf-elberfelder und Prinz-Wilhelmsbahn mit bedeutend ermäßigten Sätzen ein, worauf der Verkehr mit dem Rheine wieder in die frühere Bahnen geleitet wurde.

Die berg.-märkische Bahn kaufte 1863 die Prinz-Wilhelmsbahn, ferner 1866 die aachen-düsseldorfer und ruhrort-crefeld-gladbacher Bahn und 1868 die hessische Nordbahn, wodurch dieselbe im Westen direkte Fühlung mit dem Auslande erhielt und sich im Osten durch die Ermäßigung der Frachten auf der hessischen Nordbahn den Weg für den Durchgangsverkehr ebnete.

Zu gleichen Zwecken kaufte die rheinische Bahn 1857 die köln-bonner Bahn und 1860 die seit 1853 vom Staate verwaltete köln-crefelder Bahn, wodurch die Leitung des Verkehrs von den belgischen und holländischen Häfen nach dem Oberrhein auf preußischem Gebiet in eine Hand überging.

Die potsdam-magdeburger Bahn übernahm 1845 die berlin-potsdamer Bahn, um dadurch die Verwaltung und den Betrieb auf der einen Linie Berlin-Magdeburg zu vereinfachen und zu verwohlfeilen.

Aus demselben Grunde pachtete 1846 die berlin-bergedorfer Bahn die in Noth gerathene hamburg-bergedorfer Bahn.

1863 übernahm die magdeburg-halberstädter Bahn, welche bis 1849 von der magdeburg-leipziger Bahn, dann bis 1858 von der berlin-potsdam-magdeburger Bahn verwaltet worden war und demnächst eine eigene Verwaltung erhalten hatte, die magdeburg-wittenberger und 1864 die cöthen-bernburger Bahn.

Die thüringische Bahn führte den Betrieb der Werrabahn bis 1875, in welchem Jahre letztere Bahn ebenfalls eine eigene Verwaltung erhielt.

Die altona-kieler Bahn kaufte 1863 die rendsburg-neumünster Bahn, ferner die anschließenden ostholsteinischen und schleswigschen Bahnen.

Die berlin-frankfurter Bahn wurde 1845 mit der zwischen Berlin und Schlesien mit ihr in einer Linie liegenden niederschlesisch-märkische Bahn vereinigt.

Die oberschlesische Bahn übernahm 1857 die Verwaltung und den Betrieb der bereits seit 1852 von der Königlichen Ostbahn verwalteten stargard-posener Bahn, nachdem sie 1856 mit staatlicher Unterstützung die Verbindung zwischen den beiden Bahnen, die Linie Breslau-Posen und die Zweigbahn Lissa-Glogau, fertig gestellt hatte. 1866 übernahm die oberschlesische Bahn die stargard-posener Bahn gegen Zahlung einer Rente.

Die neiße-brieger Bahn, welche früher schon einmal unter der Verwaltung der oberschlesischen Bahn gestanden hatte und dann wieder selbstständig geworden war, sowie die seit 1857 in Staatsverwaltung stehende Wilhelmsbahn gingen mit dem 1. Januar 1870 und die niederschlesische Zweigbahn (Glogau-Hansdorf) mit dem 1. Januar 1873 an die oberschle-

sische Bahn über. Diese Bahn beherrschte nunmehr den Durchgangsverkehr zwischen Oesterreich und Galizien einerseits und dem Ostseehafen Stettin andererseits über die Linie Oderberg- bezw. Myslowitz- Breslau- Posen-Stargard.

Die Vereinigung von Bahnen hatte bis dahin nur eine beschränkte örtliche Bedeutung gehabt. Es waren meistens kleinere Bahnen mit nicht genügender Lebensfähigkeit, welche zudem größeren an derselben Verkehrslinie liegenden Bahnen bei der Ausübung des Betriebes beschwerlich fielen, so daß eine Vereinigung mit einer Ersparniß an Verwaltungskosten verbunden und zur allgemeinen Erleichterung des Verkehrs geboten war.

Wo aber an einer längeren Verkehrslinie mehrere größere Bahnen lagen, von denen jede für sich ihre eigene Stellung in einem Zwischengebiet behauptete, da konnte das Mittel der Bahnenvereinigung keine Anwendung finden. An der norddeutschen Linie waren z. B. 3 verschiedene Staaten mit 5 verschiedenen Eisenbahnen betheiligt. Preußen behauptete mit drei Bahnen den Verkehrsweg einerseits zwischen Rhein und Weser und andererseits zwischen Berlin und Magdeburg bezw. zwischen Oder und Elbe, während Hannover und Braunschweig den Verkehr zwischen Elbe und Weser vermittelten. Eine Vereinigung aller 5 Bahnen zu einem einzigen Unternehmen war nicht zu ermöglichen, weil nicht nur jeder Staat sondern auch jede Eisenbahn die Zustimmung hierzu versagt haben würde. Das, was in derartigen Fällen Hinterbahnen erstrebten, suchten Vorderbahnen nicht selten zu hintertreiben. Die Mittel für die Belebung des Verkehrs, die Frachtermäßigungen, wurden in der Regel von den weniger kostspielig gebauten Bahnen bewilligt, von den Bahnen mit großen Bau- und Betriebskosten dagegen verweigert. Die nicht gerade unmittelbar an den großen Erzeugungsstellen und an den Lagerstellen der Rohstoffe gelegenen Bahnen verstanden den von den zunächst gelegenen Bahnen ausgeübten Druck nicht und waren zu einem Eingehen auf die an sie gestellten Anforderungen hinsichtlich der Erleichterung der Einführung der Erzeugnisse und Rohstoffe nach neuen Absatzgebieten über ihre Linien nur schwer zu bewegen.

Doch der Drang nach vorwärts, um den Vertrieb der beförderungsfähig gewordenen Güter über die Linien der anschließenden Bahnen auf das benachbarte und die weiter gelegenen Gebiete auszudehnen, wurde sowohl bei den Eisenbahnunternehmern als bei den Verfrachtern immer lebhafter. Es mußten deshalb andere Wege ausfindig gemacht werden, wenn der eine oder andere Staat, oder die eine oder andere Bahn im direkten oder Durchgangsverkehr Schwierigkeiten machte. Dieser Ausweg bestand in der Erweiterung der nach vorwärts strebenden Eisenbahnen durch Herstellung selbstständiger Verbindungslinien mit den weiter gelegenen Verkehrsgebieten bezw. mit den die gleichen Ziele verfolgenden Eisenbahnen.

Die preuß. Regierung nahm schließlich keinen Anstand mehr, den immer stärker an sie herantretenden Anforderungen gerecht zu werden und genehmigte auch den Bau solcher Linien, welche in gleicher Richtung mit den bereits bestehenden Bahnlinien zwischen den Hauptverkehrsplätzen der letzteren eine zweite Verbindung herstellten, oder in irgend einer anderen Weise mit den älteren Linien in Wettbewerb traten.

1848 schlug die berlin-anhalter Bahn unter Uebergehung der magdeburg-leipziger Bahn den kürzeren Weg nach Sachsen über Jüterbogk-Röderau ein. Die Genehmigung dieser Linie hatte die Regierung 1845 der berlin-anhalter Bahn ertheilen zu müssen geglaubt, weil letztere Bahn durch die bevorstehende Eröffnung der bereits genehmigten potsdam-magdeburger Bahn voraussichtlich geschädigt werden würde.

Die Stammlinie der berg.-märkischen Bahn, die Linie Elberfeld-Hagen-Dortmund, sah sich in ihren Verkehrsbeziehungen mit dem Norden und Osten durch die köln-mindener Bahn und in der Richtung nach dem Rhein durch die düsseldorf-elberfelder Bahn behindert. Der Widerstand der letzteren Bahn wurde, wie bereits bemerkt, durch den Ankauf derselben beseitigt. Die köln-mindener Bahn dagegen verhinderte den Eintritt der berg.-märkischen Bahn in den norddeutschen Verband, sodaß die für die Stationen dieses Verbandes bestimmten, auf den berg.-märkischen Stationen aufgegebenen Güter auf die Uebergangsstation Dortmund abgefertigt werden mußten. Durch diese Umexpedition wurde die Güterbeförderung vertheuert und den berg.-märkischen Stationen der Mitbewerb gegenüber den köln-mindener Stationen mit den direkten billigeren Verbandssätzen erschwert. Die berg.-märkische Bahn machte sich deshalb 1855 durch den Bau der Linie Dortmund-Soest für den Verkehr mit dem Osten und 1866 durch die Linie Unna-Hamm für den Verkehr mit dem Norden von der köln-mindener Bahn unabhängig und schloß sich der westfälischen Staatsbahn an.

1856 baute die thüringische Bahn von Corbetha direkt nach Leipzig, wodurch der Umweg über Halle beseitigt und die thüringische Linie eine von der magdeburg-leipziger Bahn unabhängige Verbindung mit Leipzig bezw. mit der leipzig-dresdener und sächsisch-bayerischen Bahn erhielt.

1859 baute die berlin-anhalter Bahn behufs Erlangung eines direkten unabhängigen Anschlusses an die thüringische Bahn eine zweite Abkürzungslinie von Wittenberg über Bitterfeld nach Halle, wodurch der beschwerliche Umweg über die magdeburg-leipziger Strecke Coethen-Halle vermieden wurde.

Durch die von der thüringischen und berlin-anhaltischen Bahn bewirkten Abkürzungen war der Verkehr zwischen dem anhaltischen und sächsischen Gebiet einerseits und Südwest- und West-Deutschland andererseits erleichtert und die thüringische Linie gegenüber der norddeutschen Linie im Wettbewerb auf den gemeinschaftlichen Verkehrsgebieten gestärkt worden.

Dieser Wettbewerb wurde 1862 nach Eröffnung der deutz-gießener Linie noch verschärft, über welche nunmehr der kürzere Weg von Leipzig nach Köln führte.

Die norddeutschen Linien machten deshalb große Anstrengungen, den von den mitteldeutschen Linien errungenen Vorsprung wieder einzuholen. Die westfälische Staatsbahn baute 1865 von Altenbeken nach Holzminden und suchte den kürzeren Weg durch Braunschweig auf. Durch diese neue Linie wurde die westfälische Bahn von den seitens der köln-mindener und hannoverschen Bahn ihr und der bergisch-märkischen Bahn bis dahin auferlegten Verkehrsfesseln befreit, und der preuß. Staat erhielt eine von dem hannoverschen Gebiet unabhängige Schienenverbindung zwischen seinen östlichen und westlichen Provinzen.

Um den Wettbewerb gegen die mitteldeutsche und norddeutsche Linie mit Erfolg durchführen zu können, ersuchte die preußische Regierung die braunschweigische um Herstellung einer direkten Linie von Börsum nach Jerxheim. Die braunschweigische Regierung ging hierauf unter der Bedingung ein, daß preußischerseits eine gleiche Abkürzungslinie jenseits Altenbecken gebaut würde, worauf die preußische Regierung die an dieser neuen Linie ebenfalls stark betheiligte berg.-märkische Bahn zum Bau einer direkten Linie von Hagen über Holzwickede nach Soest veranlaßte. Hagen-Holzwickede-Soest wurde 1867 und Börsum-Jerxheim 1868 eröffnet. Hierdurch wurde der Weg von dem Ruhr- und Wuppergebiet nach Berlin und Leipzig um mehr als 6 Meilen abgekürzt.

1868 vollendete die berg.-märkische Bahn die Strecke Haan-Mülheim a. Rh., durch welche die braunschweigische Linie Köln-Berlin und die thüringische Linie Köln-Soest-Leipzig um 3½ Meilen abgekürzt und den Verkehr zwischen dem Wupperthal einerseits und Köln und dem Oberrhein andererseits erleichtert wurde.

Die norddeutsche Linie Köln-Minden-Hannover-Magdeburg-Berlin mußte nunmehr an ernstliche Gegenwehr denken. Die magdeburg-halberstädter Bahn baute denn auch 1871 eine direkte Linie von Lehrte über Oebisfelde Stendal nach Berlin.

Mit der Eröffnung dieser Bahnstrecke waren an der norddeutschen Linie nur noch drei Bahnen betheiligt, die köln-mindener, hannoversche und magdeburg-halberstädter Bahn. Von diesen Bahnen war die letztere auch an der braunschweigischen Linie mit der Strecke Magdeburg-Jerxheim betheiligt. Da diese kurze Strecke im Durchgangsverkehr bedeutend weniger einbrachte als die längere Strecke Lehrte-Berlin, so suchte die magdeburg-halberstädter Bahn den Durchgangsverkehr zwischen Berlin und dem Rheinlande ihrer längeren Linie Berlin-Lehrte zuzuwenden. Die braunschweigische Linie beeilte sich deshalb, die magdeburg-halberstädter Bahn aus ihrer Verbindung auszuscheiden, zu welchem Ende die berlin-potsdam-magdeburger Bahn bereits 1872 eine direkte Linie von Magdeburg nach Schöningen zum Anschluß an die braunschweigische Bahn baute.

Die Verhältnisse stellten sich nunmehr für die norddeutsche Linie ungünstiger, und zwar in sofern, als der Verkehr mit Magdeburg über eine Theilstrecke der braunschweigischen Bahn geleitet werden mußte. Aber auch hier wurde Rath geschafft und 1874 eine Verbindung von Oebisfelde an der berlin-lehrter Linie nach Magdeburg hergestellt.

1873 wurde die von der berg.-märkischen Bahn durch das obere Ruhrthal gebaute Linie Hagen-Schwerte.Arnsberg-Warburg eröffnet, über welche nunmehr zum Nachtheil der westfälischen Staatsbahnstrecke Soest-Warburg der bei weitem größte Theil des Verkehrs zwischen den bergisch-märkischen Stationen und den mitteldeutschen Bahnen geleitet wurde.

In demselben Jahre noch wurde der berg.-märkischen Bahn die Genehmigung zum Bau einer Linie von Scherfede nach Holzminden zum Anschluß an die brannschweigische Bahn ertheilt. Gleichzeitig beschloß dieselbe Bahn im Verein mit der berlin-potsdam-magdeburger Bahn das braunschweigische Eisenbahnunternehmen je zur Hälfte käuflich zu erwerben,

sodaß nach der 1876 erfolgten Eröffnung der vorberegten Strecke Scherfede-Holzminden an der braunschweigischen Linie Deutz-Berlin nur noch zwei Eisenbahnen, die berg.-märkische und die berlin-potsdam-magdeburger, betheiligt waren, welche den Wettbewerb gegen die norddeutsche Linie erfolgreich aufnahmen.

Inzwischen hatte sich die halle-casseler Bahn zwischen der braunschweigischen und thüringischen Linie als vierte Verbindungslinie zwischen dem Osten und Westen Norddeutschlands vorgewagt. Diese Bahn war von der preuß. Regierung bereits 1840 geplant worden, um eine Eisenbahnverbindung zwischen den östlichen und westlichen Provinzen von Halle über Nordhausen, Heiligenstadt durch Kurhessen nach Köln herzustellen. Damals waren die Gelder für den kostspieligen Bau nicht aufzutreiben, weshalb sich Preußen mit der zwar einträglichen, aber durch die thüringischen Kleinstaaten über Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach nach Kassel und weiter über Soest nach Köln führenden Linie begnügen mußte. 1862 ging Preußen von neuem vor und verpflichtete sich der mit dem Bau der neuen Linie betrauten magdeburg-leipziger Bahn gegenüber zur Uebernahme einer Zinsbürgschaft von 4% und, für den Fall die kurhessische Regierung die anfangs versagte Genehmigung zur Durchführung der Bahn durch ihr Gebiet auch ferner nicht ertheilen sollte, zum Ankauf der alsdann nur bis Heiligenstadt fertigzustellenden Bahn. Kurhessen schwankte anfangs, doch als auch die hannoversche Regierung den Anschluß an die neue Linie nachsuchte, und der hannover-thüringische und leipziger Durchgangsverkehr der kurhessischen Eisenbahnlinien gefährdet war, wurde der Weg durch Kurhessen freigegeben. Die hannoversche Regierung hatte bereits eine kürzere Linie von Göttingen über Heiligenstadt, Gotha nach Thüringen und Leipzig geplant, und begrüßte deshalb die noch kürzere Linie über Nordhausen nach Leipzig mit Freuden, um auf derselben im Verkehr zwischen dem Westen, Bremen, Harburg, Hannover einerseits und Thüringen, Sachsen, Schlesien andererseits gegen die über Braunschweig, Magdeburg, bezw. Wittenberge-Magdeburg nach Halle, Leipzig und gegen die von Hamburg über Berlin nach Schlesien führenden Gegenlinien den Wettbewerb aufnehmen zu können.

Die Fertigstellung des Anschlusses der halle-casseler Bahn an die hannoversche und hessische Bahn verzögerte sich jedoch in Folge der politischen Wirren und erfolgte erst, als die beiden letzteren Bahnen unter preuß. Leitung standen. 1866, bei Beginn des Krieges, war die Bahn bis Nordhausen eröffnet und wurde erst 1867 bis Arenshausen zum Anschluß an die von Göttingen und 1869 über Nixei zum Anschluß an die von Northeim abzweigende hannoversche Bahn ausgebaut. Als in letzterem Jahre auch die nordhausen-erfurter Bahn eröffnet wurde, verlor die Strecke Nordhausen-Heiligenstadt-Arenshausen an Bedeutung, welche auch 1871 nach Eröffnung der gotha-leinefelder Bahn nicht wieder gewonnen wurde. Die halle-casseler Bahn ging deshalb 1872 dazu über, ihre Linie von Arnshausen bis Münden, Cassel durchzuführen, um den Durchgangs-Verkehr aus dem Osten einerseits über die Main-Weser-Bahn nach dem Süden und andererseits über die westfälische Bahn nach dem Westen mit Erfolg heranziehen zu können. In diesem Unternehmen wurde die halle-casseler Bahn durch die ebenfalls

1872 eröffnete halle-soran-gubener und durch die Linie Posen-Bentschen der bereits seit 1870 bestehenden märkisch-posener Bahn wirksam unterstützt.

Die Gegenlinien setzten sich übrigens ebenfalls zur Wehr und zwar baute die magdeburg-halberstädter Bahn 1872 eine direkte Verbindung nach Vienenburg über Halberstadt, Aschersleben, Könnern nach Halle, über welche im Verein mit der berg.-märkischen und braunschweigischen Bahn der Verkehr zwischen dem Westen und über die hannoversche Staatsbahn der Verkehr zwischen den Weserhäfen einerseits und Sachsen und dem Hinterlande andererseits geleitet wurde.

Die Betheiligung an diesem Verkehr seitens der berg.-märkischen und braunschweigischen Bahn, welche im Uebrigen grade nicht immer die Verbündeten der magdeburg-halberstädter Bahn waren, empfand letztere als ein Hinderniß; Dieselbe ging deshalb, nachdem sie die braunschweigische Bahn im norddeutschen Verkehre mit Magdeburg 1874 durch die Linie Oebisfelde-Magdeburg umgangen hatte, dazu über, den Verkehr zwischen ihren übrigen Stationen und dem Westen ebenfalls von der braunschweigischen und berg.-märkischen Bahn und gleichzeitig auch von der hannover'schen Staatsbahn unabhängig zu machen. Zu diesem Ende hatte die magdeburg-halberstädter Bahn den Betrieb der hannover-altenbeckener Bahn sofort nach deren Eröffnung 1872 übernommen und diese Bahn zum Bau einer Linie von Vienenburg über Hildesheim nach Löhne veranlaßt, welche 1875 eröffnet wurde. Hierdurch erhielt die magdeburg-halberstädter Bahn in Löhne einen direkten Anschluß an die mit ihr im Verkehr über Hannover, Lehrte bereits verbündete köln-mindener Bahn. Der Wechselverkehr der letzteren Bahn mit der magdeburg-halberstädter Bahn erfolgte nunmehr über die Linie Löhne-Hameln-Vienenburg-Halberstadt-Könnern.

Im Norden war die magdeburg-halberstädter Bahn ebenfalls mit Erfolg vorangegangen und hatte 1873 eine direkte Linie von Langwedel über Uelzen nach Stendal zum Anschluß an die berlin-lehrter Bahn hergestellt. Ein Theil dieser Linie, die Bahnstrecke von Langwedel nach Uelzen, war von der Stadt Bremen gebaut, der Betrieb auf derselben aber von der magdeburg-halberstädter Bahn übernommen worden. Ueber die anschließende Strecke Langwedel-Bremen, — die Linie Wunstorf-Langwedel-Bremen ist s. Zt. von Bremen und Hannover gemeinschaftlich gebaut worden — vermittelten durchgehende Züge der magdeburg-halberstädter Bahn den Verkehr zwischen Schlesien, Berlin bezw. Sachsen, Magdeburg über Stendal, Uelzen nach Hamburg und Bremen, von wo die Emshäfen ebenfalls über die kürzere Linie der 1869 Anschluß erlangten oldenburgischen Staatsbahn zu erreichen waren.

Die berlin-hamburger Bahn drängte sich jetzt ebenfalls an den Verkehr mit Bremen heran und baute 1874 von ihrer Station Wittenberge aus eine Linie über Lüneburg nach Buchholz an der venlo-hamburger Bahn, welche auch Bremen berührte.

Nunmehr trat auch die berlin-anhalter Bahn in den Kampf ein und baute 1874 die Bahnstrecke Zerbst-Biederitz zum Anschluß an die berlin-potsdam-magdeburger Bahn. Hierdurch entstand eine neue von dem magdeburg-halberstädter Eisenbahn-Unternehmen unabhängige Linie für den Ver-

kehr zwischen dem Westen Deutschlands und den Nordseehäfen an der Ems und Weser über die bergisch-märkische bezw. hannöversche, braunschweigische und berlin-potsdamer Bahn einerseits und dem anhaltischen und sächsischen Gebiet über Magdeburg, Zerbst, Dessau, Bitterfeld nach Leipzig der berlin-anhalter Bahn andererseits.

In der Richtung nach Schlesien ging die berlin-anhalter Bahn 1875 vor, indem dieselbe in diesem Jahre eine Linie von Wittenberg nach Falkenberg zum Anschluß an die bereits 1874 eröffnete oberlausitzer Bahn baute, so daß nunmehr eine direkte Linie von Magdeburg über Zerbst, Wittenberg, Falkenberg nach Kohlfurt an der niederschlesisch-märkischen Bahn hergestellt war.

Im Westen stritten sich inzwischen die vier großen Eisenbahnen, die rheinische, köln-mindener, berg.-märkische und westfälische, um die Herrschaft im Ruhr- und Wupper-Gebiet.

Von Süden her war die rheinische Bahn bereits 1866 von Osterath bei Crefeld über die feste Rheinbrücke bei Rheinhausen, über Speldorf bis Essen vorgedrungen und hatte sich somit einen von der berg.-märkischen und köln-mindener Bahn unabhängigen Zufuhrweg zwischen ihrem linksrheinischen Gebiet und dem Ruhr-Gebiet erwirkt. Zur Hebung des Verkehrs über diese Linie baute die rheinische Bahn 1869 die direkte Linie Neuß-Düren.

Mehr zu militairischen als zu allgemeinen Verkehrszwecken wurde von der rheinischen Bahn 1870/71, im Anschluß an ihre Linie Düren-Euskirchen, die eifeler Bahn von Call über Gerolstein, Bittburg nach Trier zum Anschluß an die saarbrückener Bahn, ferner 1875 die Linie Köln-Euskirchen und 1880 Euskirchen-Bonn gebaut.

Die bergisch-märkische Bahn, welche im Verkehr mit der linken Rheinseite schlecht gestellt war — in Ruhrort war die Verbindung mit der aachen-düsseldorf-ruhrorter Bahn durch das Rheintrajekt nur mangelhaft hergestellt, in Düsseldorf fehlte jede direkte Eisenbahn-Verbindung und die Verkehrsbeziehungen mit den belgischen und französischen Bahnen über Aachen konnten durch die von der rheinischen Bahn der aachen-düsseldorfer Bahn bereiteten Schwierigkeiten nicht aufkommen — 'erwarb, wie bereits bemerkt, 1866 die aachen-düsseldorf-ruhrorter Bahn als Eigenthum, stellte in demselben Jahre an der Seite der rheinischen Bahn über Viersen, Kaldenkirchen-Venlo eine Verbindung mit der holländischen Staatsbahn her, baute 1870 die feste Rheinbrücke bei Düsseldorf, 1872 außer der bereits bestehenden Verbindung mit der grand central-belge-Bahn eine von der rheinischen Bahn unabhängige Verbindung mit der belgischen Staatsbahn über Bleyberg bei Aachen und 1873 neben der rheinischen Linie Neuß-Düren eine Gegenlinie von M.-Gladbach über Jülich nach Düren und Stolberg. 1879 wurde die direkte berg.-märkische Linie von M.-Gladbach nach Dahlheim zum Anschluß an die grand central-belge-Bahn eröffnet.

Nachdem 1874 die rheinische Ruhrlinie von Essen über Watten-scheid bis Dortmund ausgedehnt worden war, wurde in demselben Jahre die zweite von der rheinischen Bahn gebaute, von Oberlahnstein über Trois-dorf, Düsseldorf, Speldorf zur Ruhr führende Linie eröffnet, durch welche

die rheinische Bahn im Verkehr zwischen dem Ruhr-Kohlengebiet und den Erzgebieten an der Sieg und Lahn eine selbstständigere Verbindung erhielt.

1877 wurde zur Unterstützung der älteren Rhein-Ruhrlinie von der rhein. Bahn die Strecke Linn-Crefeld-M.-Gladbach-Rheydt gebaut.

Fast zu gleicher Zeit, als die magdeburg-halberstädter Bahn den Verkehr der Ems- und Weserhäfen mit Mittel- und Ostdeutschland der hannoverschen Staatsbahn zu entfremden suchte, war die mit ersterer Bahn verbündete köln-mindener Bahn bestrebt, den Verkehr der genannten Häfen mit dem Westen Deutschlands der hannoverschen Bahn zu entziehen. Zu diesem Ende wurde die 1874 vollendete, von Venlo über Wesel, Haltern, Münster, Osnabrück, Bremen, Buchholz nach Hamburg führende köln-mindener Linie (venlo-hamburger Bahn) mit der nach dem Ruhrgebiet abzweigenden Linie Haltern-Wanne gebaut.

Die rheinische Bahn wollte selbstverständlich nicht zurückstehen und baute ebenfalls von dem Ruhrgebiet aus eine eigene, 1879 vollendete Linie von Duisburg über Dorsten, Coesfeld nach Quakenbrück zum Anschluß an die 1876 eröffnete oldenburgische Linie Eversburg-Quakenbrück-Oldenburg, durch deren Vermittelung von Osten der Verkehr von Bremen und von Westen der Verkehr von Emden, Leer zum Nachtheile der hannoverschen Staatsbahn herangezogen wurde.

Die berg.-märkische Bahn nahm ihre Zuflucht zu den holländischen Häfen und übernahm die Verwaltung und den Betrieb der von der holländischen Eisenbahn-Gesellschaft gebauten und 1880 eröffneten Linie Bismarck-Winterswyck. Dem berg.-märkischen Eisenbahnunternehmen stand nunmehr auch eine rechtsrheinische Eisenbahnlinie nach der See zur Verfügung.

Der verwegenste und letzte Hauptplan wurde von der rheinischen Bahn durch den Bau der 1879 vollendeten Linie Düsseldorfrh.-Dortmund ausgeführt, welche in ihrer vollen Länge Seite an Seite mit der berg.-märkischen Linie denselben Weg machte und an denselben Orten, deren Verkehr mit dem älteren Unternehmen der berg.-märkischen Bahn in vielen Beziehungen bereits eng verwachsen war, neue Stationen errichtete.

Die von der berg.-märkischen Bahn 1873 durch die Linie Hagen-Warburg und 1876 durch die Linie Scherfede-Holzminden umgangene westfälische Bahn verlor schließlich die Geduld und suchte 1875 von Soest aus über Welwer nach Dortmund einen Ausweg zum Anschluß an die daselbst von Westen einlaufende rheinische Bahn, wodurch dieselbe einen neuen Bundesgenossen und einen von der berg.-märkischen und köln-mindener Bahn unabhängigen Verkehrsweg nach dem Ruhr- und später nach dem Wuppergebiet erwarb. 1879 baute die westfälische Bahn einen eigenen Weg durch das Ruhrgebiet über Castrop, Herne, Bismarck, Horst, Oberhausen und Sterkrade nach dem Rhein.

Das Streben nach unabhängigen Eisenbahn-Verkehrsverbindungen, hauptsächlich zum Zwecke des Wettbewerbs, hatte sich in gleicher Weise auch im Osten bemerkbar gemacht.

Nachdem die Königl. Ostbahn 1857 die Verbindung zwischen Frankfurt a. d. Oder und Kreuz hergestellt hatte, wurde der Verkehr

zwischen Berlin und Königsberg selbstverständlich über Frankfurt-Kreuz und nicht mehr über Stettin-Stargard-Kreuz geleitet.

Die Königl. Ostbahn baute 1867 von Berlin direkt nach Küstrin mit Umgehung der niederschlesisch-märkischen Staatsbahnlinie Berlin-Frankfurt a. d. Oder. Hierdurch wurde der Eisenbahnweg nach Königsberg um 4 Meilen abgekürzt und der Wettbewerb des Wasserweges von Königsberg über Stettin nach Berlin geschwächt.

1870 baute die berlin-stettiner Bahn von Stargard über Stolpe, Neustadt zum Anschluß an die Königl. Ostbahn nach Danzig und nahm gegen letztere Bahn den Wettbewerb auf. Die Königl. Ostbahn stellte darauf 1873 eine zweite, um 5 Meilen kürzere Linie von Schneidemühle nach Dirschau her.

Nachdem 1865 die lübeck-hamburger Bahn eröffnet und 1870 die Verbindung zwischen Lübeck und Stettin über Kleinen, Güstrow, Neubrandenburg der mecklenburgischen Friedr. - Franzbahn hergestellt war, wurden direkte Verkehrsverbindungen zwischen Hamburg, Lübeck einerseits und Schlesien und dem Hinterlande andererseits über Stettin, Stargard, Posen zum Nachtheil der berlin-hamburg-niederschlesisch-märkischen Linie angeknüpft

1867 wurde die berlin-cottbus-görlitzer Bahn eröffnet: dieselbe nahm den Wettbewerb mit der niederschlesisch-märkischen Bahn auf und bot der berlin-stettiner, berlin-hamburger und später der berlin-lehrter Bahn eine willkommene Anschlußlinie für den Verkehr mit Schlesien und weiter. 1874 baute dieselbe Bahn von Lübbenau nach Kamenz und bewarb sich mit der berlin-anhalter und niederschlesisch-märkischen Bahn um den Verkehr zwischen Berlin und Sachsen.

1870 wurde die märkisch-posener Bahn eröffnet, welche mit ihrer Strecke Posen-Bentschen-Guben die Verlängerung der bereits erwähnten großen mitteldeutschen Verkehrslinie der halle-casseler und halle-sorau-gubener Bahn bildete und über ihre Strecke Posen-Bentschen-Frankfurt a. d. Oder den Verkehr der Provinz Posen mit Brandenburg und Berlin vermittelte. In demselben Jahre wurde die cottbus-großenhainer Bahn in Betrieb gesetzt, welche im Verein mit der halle-cottbus-sorau-gubener und märkisch-posener Bahn zum Nachtheil der oberschlesischen Bahn den Verkehr zwischen dem Osten und Sachsen an sich zu ziehen suchte. Zur besseren Behauptung dieses Verkehrs übernahm letztere Bahn am 1. Januar 1873 die Verwaltung der niederschlesischen Zweigbahn.

Die oberschlesische Bahn verlor 1862 nach Forsetzung der warschau-wiener Bahn von Skierniewice aus über Alexandrowo nach Thorn und Bromberg einen Theil des Durchgangsverkehrs von Oesterreich, Galizien und Polen nach Preußen, indem nunmehr viele Güter von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und galizischen Carl-Ludwigsbahn über Granica, Skierniewice-Alexandrowo nach Thorn, Bromberg und weiter befördert wurden; besonders wurden bedeutende Kohlensendungen über letztere Linie geleitet. Die oberschlesische Bahn war deshalb schließlich gezwungen, ihre Linie Breslau-Posen ebenfalls nach Thorn und Bromberg auszudehnen, welche Strecke jedoch erst 1872 eröffnet wurde.

Die Königliche Ostbahn unterstützte diese Verbindung durch den 1873 vollendeten Bau einer Linie von Thorn über D.-Eilau, Allenstein, Korschen nach Insterburg.

Eine weitere Gegenlinie der oberschlesischen Bahn bildete die 1868 eröffnete rechte Oder-Uferbahn, welche, in Breslau an die niederschlesisch-märkische Bahn anschließend, über Oels, Kreuzburg nach Dziedik zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinandsnordbahn gebaut wurde. Ein Theil des Durchgangsverkehrs von Oesterreich, Ungarn, Galizien nach Berlin, Stettin, Hamburg wurde nunmehr der oberschlesischen Bahn entzogen und über die neue Linie geleitet.

Die rechte Oder-Uferbahn wurde in diesem Wettbewerb durch die 1875 erfolgte Eröffnung der oels-gnesener und der in Posen an die märkisch-posener Bahn anschließenden posen-kreuzburger Bahn unterstützt, indem dieselbe nunmehr eine von den drei älteren Linien der oberschlesischen, niederschlesisch-märkischen und berlin-görlitzer Bahn unabhängige vierte Linie von Schlesien über Kreuzburg, Posen nach Frankfurt a. d. Oder, bezw. nach Berlin und Stettin erhielt.

Die fünfte, bei weitem leistungsfähigere Gegenlinie wurde 1877 von der breslau-schweidnitz-freiburger Bahn, von Breslau über Glogau, Grünberg, Reppen, Küstrin nach Stettin gebaut. Diese Linie bot die kürzere Verbindung zwischen Breslau und Stettin und stellte für die älteren Linien ihrer Bahn im niederschlesischen Kohlen- und Hüttengebiet einen unabhängigen Zu- und Abfuhrweg für den überseeischen Verkehr her.

Was nun noch im Wege der Abkürzung zur Erleichterung des Wettbewerbs geschehen konnt, das unternahm die berlin-stettiner Bahn, indem dieselbe ebenfalls 1877 mit Umgehung Berlins eine direkte Linie von Angermünde nach Frankfurt a. d. Oder baute. An letzterem Orte erhielt die berlin-stettiner Bahn direkten Anschluß, erstens, an die niederschlesisch-märkische Bahn für den Verkehr mit Breslau, zweitens, an die märkisch-posener Bahn für den Verkehr mit dem Osten, und mit dem Gebiet der rechten Oder-Uferbahn, und drittens, an die bereits 1876 von Cottbus nach Frankfurt verlängerte cottbus-großenhainer Bahn für den Verkehr mit Sachsen.

Die Königl. Ostbahn war in ihrem inneren Gebiet von fremdem Mitbewerb verschont geblieben, weil daselbst ein Gewinn bringender Ertrag nicht zu erwarten stand. Der von der pommerschen Centralbahn gemachte Versuch scheiterte von vornherein, sodaß der Staat die halbfertige Bahn übernehmen mußte. Um den Verkehr mit Rußland und Polen hatten sich dagegen zwei Gesellschaftsbahnen beworben, die 1871 eröffnete ostpreußische Südbahn von Pillau über Königsberg, Pr. Eilau, Lyck nach Prostken zum Anschluß an die 1873 vollendete russische Südwestbahn (Brest-Litowsk-Grajewo) und die 1877 eröffnete marienburg-mlakaer Bahn, welche im Anschluß an die in demselben Jahre gebaute Weichselbahn den kürzeren Weg zwischen Danzig und Warschau und dem Innern Rußlands hergestellt hatte.

Es sind noch zwei größere Eisenbahnunternehmungen zu erwähnen, die 1875 eröffnete berlin-dresdener Bahn und die 1878 vollendete berliner Nordbahn (Berlin, Neubrandenburg, Stralsund). Die erstere war nach

kurzem Kampfe gegen die berlin-anhalter, cottbus-großenhainer und niederschlesisch-märkische Bahn erlegen und wurde vom preuß. Staate in Verwaltung und Betrieb übernommen; die letztere hatte nicht einmal in den Kampf eintreten können und war bereits 1875 vom Staate angekauft und ausgebaut worden.

Die nachtheiligen Folgen des Wettstreites hatten sich bereits seit 1873 bemerkbar gemacht, indem die übermäßig angestrengten Kräfte erlahmten. Mit der nunmehr eintretenden Zeit der Ernüchterung begann eine allgemeine Verkehrs- und Geschäftsstockung, welche bis gegen Ende der siebenziger Jahre dauerte. Die Folgen derselben für den Verkehr auf den Eisenbahnen waren um so empfindlicher, als in jedem größeren Verkehrsgebiet nach und nach 3, 4 und 5 Bahnen sich in die Personen- und Güterbeförderung theilen mußten. Das Vorgehen mit dem Bau von Abkürzungslinien zum Zwecke des Wett- und Mittbewerbs wurde auf der ganzen Linie eingestellt. Die Genehmigung zum Bau der nach 1873 eröffneten Kampflinien und neuen Bahnen war mit wenigen Ausnahmen noch vor Eintritt der Verkehrsstockung nachgesucht worden; viele von diesen neuen Bahnen konnten aber nicht einmal vollendet werden, und mußten die Unterstützung des Staates nachsuchen.

7. Gesellschaftsbahnen und Staatsbahnen in Preußen.

Wir wollen in Nachstehendem noch kurz das von den zwei großen Eisenbahngruppen, den Staatsbahnen und Gesellschaftsbahnen, einschließlich der unter Staatsverwaltung stehenden Gesellschaftsbahnen, im Allgemeinen und besonders während des Verkehrswettstreites beobachtete Verhalten berühren.

Da Preußen der einzige deutsche Staat ist, in welchem Gesellschaftsbahnen lange Zeit vorherrschten und in welchem die Frage, ob für den Verkehr der größere Vortheil in der Staats- oder Gesellschafts-Verwaltung liegt, geschichtlich zum Austrage gebracht worden ist, so wollen wir die Gesellschaftsbahnen dieses Staates einer kurzen Betrachtung unterziehen.

a) Gesellschaftsbahnen.

In Preußen wurden die ersten Eisenbahnen von Gesellschaften gebaut. Auf die in der ersten Zeit denselben begegneten Schwierigkeiten und auf das von denselben hervorgerufene Mißtrauen gegen Eisenbahn-Unternehmungen haben wir bereits früher aufmerksam gemacht.

Wir wollen noch eine über die Jugendsünden der ersten Gesellschaftsbahnen laut gewordene öffentliche Stimme wiedergeben, welche mehr als in einer Beziehung für die Beurtheilung der damaligen Lage von Bedeutung ist. Die augsburger allgemeine Zeitung erhielt 1845 in einer Zuschrift von Stuttgart folgendes:

„Die Aergernisse, welche die Privatunternehmungen von Eisenbahnen in andern Ländern vor den Augen von Europa durch Bestechung und Entsittlichung der einflußreichen Klassen der Gesellschaft ausüben; die Börsenmanöver, mit welchen sie die Ersparnisse zahlloser Angehörigen aller Volksklassen in die Kassen der Geldfürsten zusammenraffen; die Ausbeutung des Verkehrs zum Vortheile der Dividende der Aktionaire, d. h. die Besteuerung

des Volks zum Besten Einzelner; die gewissenlose Beeinträchtigung des Lebens der Reisenden durch leichten Bau der Privatbahnen und ihres Betriebsmaterials; — dies Alles liegt heutzutage so schroff und grell vor aller Augen, daß die Vergebung von Eisenbahnen an Privatunternehmer täglich allgemeiner als einer der größten, sittlichen, volkswirthschaftlichen, staatlichen Fehler erkannt wird. Es ist eine Feudalität, die der Geldsäcke, welche auf den Privateisenbahnen weglagert; möge Württemberg davon befreit bleiben."

Die in der Presse bei der Darstellung der Fehler der nicht staatlichen Eisenbahnunternehmungen aufgetragenen Farben mögen im Allgemeinen zu schwarz gehalten sein; der Zweck wurde aber erreicht, indem die größte Mehrzahl der deutschen Staaten den Bau und Betrieb der Eisenbahnen selbst in die Hand nahm.

In Preußen waren zu jener Zeit die Hauptverkehrslinien bereits im Besitze von Gesellschaftsbahnen, welche nach Herstellung der Schienenübergänge zwischen den einzelnen Bahnen und mit dem hierdurch eintretenden stärkeren Wechselverkehr ihre Aufmerksamkeit immer mehr auf das lohnende Eisenbahnfrachtgeschäft lenkten. Die Antheilscheine mancher Bahn wanderten zum größten Theil aus den Händen der ursprünglichen Besitzer in die der Börsenspieler, welche nunmehr in den Hauptversammlungen der betreffenden Gesellschaften ihren Einfluß geltend machten. Diese dem Verkehrsleben fernstehenden Leute verdrängten die bis dahin aus den zunächst an dem Eisenbahnunternehmen betheiligten Kreisen gewählten Mitglieder des Ausschusses bezw. Verwaltungsrathes aus ihrer Stellung, um demnächst als Leiter des Unternehmens dieses um so leichter in das Spiel der Börse hineinziehen zu können. Das Hauptaugenmerk war alsdann nicht mehr auf die Betriebsleitung, sondern auf das Fallen und Steigen der Antheilscheine gerichtet.

Es ist vorgekommen, daß Ausschußmitglieder aus den Beständen der Gesellschaftskasse hohe Beträge als Darlehne erhielten; man kaufte Antheilscheine der Gesellschaft und suchte dann durch alle möglichen Mittel den Werth derselben in die Höhe zu treiben. Zu diesem Ende wurden die Gelder der Reservekasse mit zum Reingewinn geschlagen und zur Ergänzung der genannten Kasse eine Anleihe aufgenommen, welche aus den Einnahmen der nächsten Jahre wieder gedeckt werden sollte. So wurden bei der magdeburg-leipziger Bahn 1847 ein Gewinn von 15% erschwindelt, während 1848 nur 8% gegeben wurden, nachdem die Börsenmänner selbstverständlich ihre Antheilscheine noch zu dem hohen Werthe des Vorjahres wieder gegeben hatten.

Andere Bahnen, wie die berlin-potsdam-magdeburger Bahn, befanden sich ebenfalls in den Händen der Börsenmänner.

Der ursprüngliche Hauptzweck der Eisenbahnen, die Sorge für die Wahrnehmung der Vortheile des Handels und Verkehrs im eigenen Gebiete wurde bei diesen Bahnen zum Nebenzweck herunter gedrückt, und das Streben der Eisenbahn-Unternehmer nach eigenem Gewinn trat in den Vordergrund.

Im Allgemeinen entwickelten die Gesellschaftsbahnen im Eisenbahnverkehrswesen eine rege Thätigkeit. Da die Mitglieder des Verwaltungsraths aus den Kreisen des an dem Stammvermögen des Unternehmens zunächst betheiligten Kaufmannsstandes gewählt wurden und dieselbe nebst den Direktionsmitgliedern je nach dem Ausfall des Gewinnes einen mehr oder weniger großen Antheil von diesem erhielten, so richtete sich die Aufmerksamkeit schon von selbst auf die Erzielung möglichst günstiger Betriebsergebnisse.

Die Gesellschaftsbahnen standen mit der großen Geschäftswelt stets in enger Fühlung und waren durch den persönlichen Verkehr ihrer Verwaltungsbeamten in den Kreisen des Kaufmannsstandes über die Lage des Verkehrs gut unterrichtet.

Die Aufmerksamkeit richtete sich allerdings in der Hauptsache auf die Massengüter, besonders auf die des Durchgangsverkehrs, welche meist auf weite Strecken befördert wurden und hohe Frachtbeträge aufbrachten.

Nachdem die Bahnanschlüsse hergestellt und die Eisenbahnen sich bezüglich der direkten Güterabfertigung und des Wagenübergangs im gegenseitigen Wechselverkehr geeinigt hatten, trat die Ueberlegenheit der neuen Eisenbahnverkehrsanstalt dem Frachtfuhrgeschäfte der Fuhrunternehmer gegenüber so stark hervor, daß der Weltbewerb der letzteren nicht mehr zu befürchten war. Die bestehenden Gesellschaftsbahnen beherrschten den Verkehr und suchten die erlangte Alleinherrschaft selbstverständlich nach Kräften aufrecht zu erhalten.

Die Geschäftswelt litt unter diesem Zustande, indem die Frachten, anstatt ermäßigt zu werden, stellenweise sogar erhöht wurden. Die Geschäfte blieben stehen, anstatt in der bis dahin gewohnten Weise vorwärts zu schreiten. Man suchte deshalb die Macht der Bahnen zu brechen und hielt den Bau neuer Bahnen, welche den älteren gegenüber den Wettbewerb wieder aufnehmen sollten, für das geeignetste Mittel sowohl zur Belebung des Verkehrs als zur Beseitigung der Alleinherrschaft der die Hauptverkehrsstraßen besetzt haltenden älteren Bahnen.

Mit der Aufnahme dieses Wettbewerbs sollten jedoch ausschließlich nur Gesellschaftsbahnen betraut werden. Bereits 1862 wurde im Abgeordnetenhause der folgende Antrag (Michaelis) gestellt und einstimmig genehmigt: „Es wird die Erwartung ausgesprochen, daß die Königl. Staatsregierung den eigenen Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch den Staat künftig nur noch da für zulässig erachten werde, wo dies durch allgemeine politische Rücksichten oder durch die besonderen Verhältnisse der einmal bestehenden Staatsbahnen vollständig und unzweifelhaft gerechtfertigt ist; ferner, daß die Königl. Staatsregierung durch eine von allen monopolistischen Rücksichten freie Politik bei Concessionirung von Privatbahnen, sowie durch eine, Rechte und Pflichten der Eisenbahn-Gesellschaften völlig sicher stellende Reform des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 den Unternehmungsgeist für Eisenbahnbauten entfesseln werde."

Es hielt jedoch schwer, genügende Gelder für den Bau von neuen Eisenbahnen aufzubringen. Die großen Gesellschaftsbahnen im Westen von

Berlin ließen neue Bahnen von Bedeutung in ihrem Gebiet nicht aufkommen; auch wollte man das eigene Unternehmen durch den Bau von weniger einträglichen Nebenbahnen nicht schwächen.

Ohne daß der Staat es wollte, gab dieser doch den ersten Anstoß zu dem großen Wettkampf im Eisenbahnbau. Mit der Eröffnung der zu militärischen Zwecken und gegen Uebernahme einer Zinsbürgschaft auf Veranlassung des Staates gebauten Linien Deutz-Gießen und Halle-Kassel, sowie der westfälischen Staatsbahnstrecke Altenbeken-Holzminden trat fast in ganz Nord-west-Deutschland eine Verschiebung der Eisenbahn-Verkehrsverhältnisse ein, welche 1866 durch das plötzliche Anwachsen des preuß. Staatsbahngebiets noch an Umfang zunahm.

Auf den bedrohten Gegenlinien begann man nunmehr überall ebenfalls den Bau von Abkürzungslinien, um das Verlorene wieder zu gewinnen. So entstanden nach und nach die im vorigen Abschnitt angeführten fast ausschließlich von den älteren Gesellschaftsbahnen gebauten Kampflinien.

Die preuß. Staatsbahnen hatten 1866, einschließlich der neu erworbenen Staatsbahnen, eine Länge von 3300 km. und 1876 eine solche von 4300 km. Von diesen in der Zwischenzeit von 10 Jahren gebauten 1000 km Staatsbahnen entfallen gegen 700 km allein auf die Ostbahn und gegen200 km auf die schlesische Gebirgsbahn; eigentliche Kampfbahnen — die von vorneherein geplanten Anschlußlinien der westfälischen Bahn können hierzu kaum gerechnet werden — hat der Staat vor 1876 nicht in Betrieb gesetzt.

Die Gesellschaftsbahnen verfügten gegen 1866 über annähernd 5300 km und 1876 über annähernd 12000 km Bahnen, sodaß dieselben in denselben 10 Jahren beinahe 7000 km oder 7 mal mehr Bahnen gebaut hatten, als wie der Staat und nunmehr den Staatsbahnen um das Dreifache überlegen waren.

Im Osten hatte es bei dem schwächeren Verkehr ganz besonderer Mittel bedurft, um das Geld auf den Eisenbahnmarkt zu ziehen. Wir brauchen nur an den Hauptunternehmer Dr. Strousberg zu erinnern, welcher das beliebte Verfahren einschlug, selbst ohne Geld große Unternehmungen zu gründen. Die Hauptunternehmer ließen sich von irgend einem Bankhause das zur Vollendung der Vorarbeiten erforderliche Geld vorstrecken und betrieben dann die Unterbringung der Antheilscheine des Unternehmens. Die beim Bau beschäftigten Unternehmer, auch die Grundbesitzer und Gewerbetreibenden, mußten, wo dies eben angängig zu machen war, in Höhe ihrer Forderungen Antheilscheine übernehmen. Dann begann die Bearbeitung des Volkes durch Vertheilung und Bekanntmachung eines glänzend ausgearbeiteten Unternehmungsplanes. Die Antheilscheine stiegen weit über ihren Nennwerth und der beim Verkauf derselben erlöste Mehrbetrag und die beim Bau ersparten Gelder bildeten den Verdienst des Unternehmers. Kein Wunder, daß der Zustand solcher Bahnen für den öffentlichen Verkehr und die Sicherheit des Betriebes viel zu wünschen übrig ließ.

Mit Hülfe dieses, oder doch eines ähnlichen Verfahrens wurden die berlin-görlitzer, rechte Oderufer-, ost-preuß. Süd-, tilsit-insterburger, creuzburg-posener, öls-gnesener, halle-sorau-gubener, pommerische Central-, hannover-*altenbekener*, berliner Nordbahn gebaut.

Während die älteren leistungsfähigeren Bahnen sich des Mittels der Linienabkürzung bedienten, mußten die neuen Bahnen, welche sich die Auslagen für große Abkürzungslinien nicht gestatten konnten, ihre Tarife entsprechend ermäßigen und sich einer für ihre Zwecke geeigneten leistungsfähigeren Nachbarbahn anschließen, um mit dieser gemeinschaftlich den Kampf aufnehmen zu können, was jedoch nur im beschränktem Maße und gegen weitgehende Zugeständnisse an den Stärkeren zu erreichen war. Soweit die eigenen Linien reichten, wurde der Verkehr über diese geleitet, sodaß z. B. ein Theil des Verkehrs von Oberschlesien über die creuzburg-posener, märkisch-posener und halle-sorau-gubener Bahn, also über Posen, Guben nach Mitteldeutschland geleitet wurde, gegenüber der um 70% kürzeren Linie über Breslau, Kohlfurth.

In der Reihe der Kampflinien der Gesellschaftsbahnen befanden sich auch solche, welche dem Staate ihr Dasein verdankten.

Der Staat hatte 4 Jahre hintereinander der von der berlin-stettiner Bahn gebauten hinterpommerschen Bahn Zuschüsse leisten müssen und war, als auch im 5. Jahre wieder ein Zuschuß erforderlich wurde, vertragsmäßig berechtigt, die unterstützte Linie anzukaufen. Die berlin-stettiner Bahn nahm aber die für den Zuschuß erforderlichen Gelder aus dem Ertrage ihrer Stammlinie, lediglich um dem Staate das Recht der Inbesitznahme der hinterpommerschen Bahn vorzuenthalten. Der hierauf vom Staate angestrengte Rechtsstreit wurde von diesem zwar gewonnen, mußte aber vor allen 3 zuständigen Gerichten verhandelt werden, während in der Zwischenzeit die durchgehenden Güter nach wie vor über die streitige Linie zum Nachtheil der Königl. Ostbahn und zum Vortheile der berlin-stettiner Stammbahn geleitet wurden.

Die vom Staate unterstützte halle-casseler Bahn reichte nach Fertigstellung des Anschlusses bei Kassel der berg.-märkischen Bahn die Hand, um im Verein mit dieser zum Nachtheile der westfälischen Staatsbahn den Durchgangsverkehr zwischen dem Osten und Westen heranzuziehen.

Obgleich der rheinischen Bahn vermittelst der von ihr gebauten und vom Staate verbürgten eifeler Linie ein bedeutend kürzerer Weg nach dem Mosel- und Saargebiet zur Verfügung stand, leitete dieselbe doch die für diese Gebiete bestimmten Güter nach wie vor über ihre längere Stammlinie Köln-Bonn-Coblenz zum Nachtheile des Staates, welche für die eifeler Bahn wiederholt Zuschüsse zahlen mußte.

Von den neu erbauten Kampflinie waren es namentlich die Linien Berlin-Görlitz, Breslau-Stargard-Stettin (der oberschlesischen Bahn), Breslau-Glogau-Küstrin-Stettin (der breslau-schweidnitz-freiburger Bahn), Berlin-Lehrte mit ihren Hülfslinien, Hagen-Arnsberg-Warburg bezw. Arnsberg-Scherfede-Holzminden und Löhne-Vienenburg, welche den preuß. Staatsbahnen sehr viel schadeten. Als man, des Kampfes müde, Waffenstillstand schloß und sich über die Leitung des Verkehrs einigte, mußte die preuß. Staatsbahnverwaltung diesen neuen Linien gleiche Rechte mit ihren älteren Linien einräumen und stellenweise den stärkeren Gesellschaftsbahnen noch Vorrechte einräumen.

Der bedenklichste Punkt in den Bedingungen des Waffenstillstandes war die Bestimmung, nach welcher die für die Orte mit Stationen verschiedener Eisenbahnen bestimmten Sendungen, wenn eine von den Stationen im Frachtbriefe näher bezeichnet war, auch nach der betreffenden Station über die Linie der zugehörigen Bahn befördert werden sollten.

Die Bestimmung war von weitgehender Bedeutung. Trugen die Frachtbriefe z. B. die Bestimmungsstation Deutz der berg.-märkischen Bahn, so erfolgte die Beförderung ab Holzminden über diese Bahn; trugen die Frachtbriefe dagegen die Vorschrift Station Deutz der köln-mindener Bahn, so beförderte diese die zugehörigen Sendungen von Minden ab. Wenn auf der einen oder andern Station Deutz täglich nur 5 Wagen mehr eingingen, so machte dies eine Mehreinnahme auf das Jahr von 200 000 M.

In Düsseldorf Duisburg, Ruhrort, Oberhausen, Essen, Dortmund, Hamm, woselbst die beiden Eisenbahnen ebenfalls je eine besondere Station besaßen, war der Wettbewerb nicht minder stark. Auf den Stationen Elberfeld und Barmen der berg.-märkischen Bahn gingen jährlich gegen 5000 Ladungen Kartoffeln aus dem Osten ein, welche die rheinische Bahn nach der Eröffnung der Linie Düsseldorf (rhein.) - Dortmund (rhein.) theilweise für ihre Stationen in Elberfeld und Barmen zu gewinnen suchte.

Die vier großen rhein.-westfälischen Bahnen boten deshalb Alles auf, um die Empfänger bezw. Versender für die Wahl ihrer Linien zu bestimmen. Die in Köln und Deutz einlaufende rheinische, köln-mindener und berg.-märkische Bahn bauten nacheinander je einen großen Lagerschuppen, in welchem die eine Bahn die Massengüter, namentlich Zucker und Getreide, noch billiger lagerte als die andere. Die neu in das Wupper- und Ruhrgebiet eingedrungene rheinische und westfälische Bahn, besonders die erstere, suchten in erster Reihe Anschluß an die großen, bereits mit der älteren berg.-märkischen oder köln.-mindener Bahn in Schienenverbindung stehenden Werke und Zechen zu erlangen und stellten die hierzu erforderlichen Geleise je nach den Umstände unentgeltlich her.

Bei der Erhebung der Nebengebühren: Wagenmiethe, Lagergeld, Krahngebühr u. s. w. wurde an den streitigen Stationsorten äußerst rücksichtsvoll verfahren. Den Anträgen auf Niederschlagung der etwa dennoch für größere Wagenverspätungen berechneten Wagenmiethe wurde fast ohne Ausnahme entsprochen.

Aber auch diese während des Waffenstillstandes zwischen den Bahnen noch fortbestehenden Feindseligkeiten sollten durch besondere Vereinbarungen beigelegt werden. Man traf ein festes Uebereinkommen, nach welchem eine bestimmte gleiche Ladefrist für alle vier Bahnen festgestellt wurde, die Wagenmiethe sollte fernerhin genau nach vereinbarten Vorschriften erhoben und nur in besondern ebenfalls genau bezeichneten Ausnahmefällen erstattet werden.

Doch die Gesellschaftsbahnen beachteten dieses Uebereinkommen nicht und räumten den Absendern und Empfängern nach wie vor durch Nichterhebung von Wagenmiethe weitgehende Vergünstigungen ein, wofür diesen

durch Zuwendung ihrer Sendungen sich wieder erkenntlich zeigten. Die unter königl. Verwaltung stehende berg.-märkische und westfälische Bahn, welche sich allerdings zu einem solchen Vertrauensbruch nicht hatten hinreißen lassen, wurden hierdurch sehr benachtheiligt. Zudem war die öffentliche Meinung gegen sie eingenommen, weil sie sich zu gewissenhaft nach dem mit den Gesellschaftsbahnen getroffenen Abkommen richteten und sich dadurch der Verkehrswelt gegenüber, entgegen ihrem früheren Verhalten, weniger zuvorkommend zeigten als die Gesellschaftsbahnen.

Die Klausel der Stationsvorschrift im Frachtbriefe war jedoch von allen Mitteln das einträglichste und beliebteste. Dieselbe bildete einen willkommenen Hinterhalt, von welchem aus die Nachbarbahnen, besonders die Staatsbahnen, ohne Verletzung der Bedingungen des Waffenstillstandes belangt werden konnten. Da die größeren Orte fast sämmtlich von mehreren Bahnen bedient wurden, so ergibt sich die Bedeutung der Stationsvorschrift in den Frachtbriefen und die hiermit für die Staatsbahnen verbundenen Nachtheile von selbst. Grade in diesem Punkte konnten die Beamten und die Mitglieder des Verwaltungsrathes den Einfluß ihrer Bekanntschaft mit den Vertretern der großen Geschäftswelt zur Geltung bringen. Von diesem Mittel machten auch die unter Staatsverwaltung stehenden Gesellschaftsbahnen Gebrauch, und die bedeutenden Verfrachter wurden heute von den Beamten der einen, morgen von denen der andern Bahn und demnächst von den Beamten der dritten Bahn bestürmt.

Zur Zeit der Getreideernte befanden sich besondere Vertreter der rheinischen Bahn in Oesterreich, Ungarn, Galizien, welche die nach dem Rheinlande und Holland gehenden Getreidesendungen für die Linie über Bingerbrück gewinnen sollten. Diese für die verhältnißmäßig kurze Linie der rheinischen Bahn gewonnenen Massengüter gingen für die bei weitem größere Linie ab Myslowitz, Oderberg über Berlin zum Nachtheile von 6 andern preuß. Bahnen verloren.

Im Uebrigen waren die köln-mindener und rheinische Bahn die bestverwalteten Gesellschaftsbahnen Preußens. Die in ihren Gebieten ansäßigen großen Gewerbetreibenden haben ihren Einfluß auf die Verwaltung dieser Bahnen selbst in den wildesten Zeiten des Gründerthums nicht aufgegeben. Hauptsächlich strebten sie im Verein mit den benachbarten unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen nach Ermäßigung der Frachten für die Haupterzeugnisse ihres Gebiets, für Kohlen, Erze, Steine, Roheisen, Eisen, Eisenwaaren u. s. w., um deren Absatzgebiet immer mehr zu erweitern. Namentlich war es die rheinische Bahn, welche den weitgehendsten Anforderungen der Erzeuger dieser minderwerthigen Güter zu entsprechen suchte und die Bedürfnisse des Verkehrslebens zu erforschen verstand. Die bei der Vorlage der Jahresberichte in den Hauptversammlungen von dem Vorsitzenden der rheinischen Bahn gehaltenen Reden waren ein Ereigniß, dem die ganze Eisenbahn- und Geschäftswelt mit Spannung entgegen sah, weil in denselben ein klares Bild der jeweiligen Geschäftslage entworfen wurde. —

Sobald die Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Staatsbahngebiet durch die Uebernahme der halle-casseler und halle-sorau-gubener Bahn hergestellt war, kündigte der Staat die ihm von der Uebermacht der

Gesellschaftsbahnen auferlegten Bedingungen und stellte nun seinerseits neue Grundsätze auf, nach welchen die Verkehrstheilung fernerhin erfolgen sollte.

Im Allgemeinen wurde daran festgehalten, daß die sämmtlichen preußischen Staatsbahnen als ein zusammenhängendes Ganze zu betrachten seien. Der Verkehr von Staatsbahnen nach Staatsbahnen wurde, wenn zwischen ihnen eine zusammenhängende Staatsbahnlinie bestand, nur über diese geleitet, wenn eine solche Linie nicht bestand, über die in Betracht kommenden Linien vertheilt. Der Verkehr von Gesellschaftsbahnen nach Staatsbahnen wurde, wenn derselbe von den Staatsbahnen aufgenommen war, mit Ausschluß etwaiger Zwischenlinien von Gesellschaftsbahnen nur über Staatsbahnlinien geführt. Von Staatsbahnen auf Gesellschaftsbahnen wurde der Verkehr soweit als möglich über Staatsbahnlinien geleitet. Der Verkehr von Gesellschaftsbahnen nach Gesellschaftsbahnen, welcher zum Theil über Staatsbahnlinien vermittelt werden konnte, wurde auf die in Frage kommenden Linien vertheilt.

Diese Bestimmungen waren mit wenigen Ausnahmen auch für die unter Staatsverwaltung stehenden Gesellschaftsbahnen maßgebend.

Das entschlossene Vorgehen der Staatsbahnverwaltung brachte die Gesellschaftsbahnen in Verlegenheit. Die früher zum Theil über Staatsbahnen, zum Theil über Gesellschaftsbahnen beförderten Güter wurden nunmehr, soweit eben angängig, über Staatsbahnlinien geleitet. Da auch die Geschäftsstockung noch immer ihr Ende nicht erreicht hatte, und der Verkehr auf den Eisenbahnen noch in der Abnahme begriffen war, so mußte die Einbuße an den Einnahmen auf anderem Wege wieder ausgeglichen werden.

Die älteren Gesellschaftsbahnen verschärften den Wettbewerb und führten die Sendungen anf weiten Umwegen über ihre Linien. Die köln-mindener Bahn beförderte z. B. von den Nordseehäfen nach Elberfeld und Barmen einzelne Massengüter billiger auf ihrer Linie über Hamm, Düsseldorf als die berg-märkische und hannoverische Staatsbahn auf der direkten Linie über Hamm, Hagen. Auch die rheinische Bahn hatte ab Dortmund nach Prag über Bingen, Nürnberg, Fürth i. W. billigere Frachten als die kürzere thüringische Linie.

Andere Gesellschaftsbahnen suchten sich mit einer leistungsfähigen Nachbarbahn zu vereinigen. Man beabsichtigte, den bis dahin von den Linien der andern Bahn aufgenommenen Wettbewerb einzustellen, um mit vereinten Kräften demnächst mit größerem Nachdruck gegen dritte Bahnen vorgehen zu können.

1870 war bereits eine solche Vereinigung zwischen der märkisch-posener, berlin-görlitzer und halle-sorau-gubener Bahn beabsichtigt. Die oberschlesische Bahn suchte eine Vereinigung mit der rechten Oderuferbahn, die berlin-anhalter Bahn mit der berlin-dresdener Bahn und die rheinische Bahn mit der köln-mindener Bahn zu erwirken.

Die berg-märkische Bahn wollte die berlin-potsdam-magdeburger Bahn erwerben, wodurch die ganze braunschweigische Linie von Berlin bis zum Rhein in eine Hand übergegangen wäre.

Gegen solche Vereinigungen verhielt sich der Staat ablehnend, angeblich, um die damals in der Geschäftswelt gern gesehenen Wechselwirkungen des zwischen den betreffenden Bahnen selbst bestehenden Wettbewerbs nicht zu beseitigen. Im Grunde genommen, wird es dem Staate wohl schwer gefallen sein, die den Staatsbahnen bereits weit überlegenen Gesellschaftsbahnen durch die Vereinigung ihrer Kräfte in dem allgemeinen Wettbewerb noch zu unterstützen.

Als die magdeburg-halberstädter Bahn 1872 um die Genehmigung zu einer Vereinigung der magdeburg-leipziger und halle-casseler Bahn mit ihrem Unternehmen einkam, wurde denn auch diesem, ebenfalls hauptsächlich gegen die Staatsbahnen gerichteten Antrage nur unter der Bedingung entsprochen, daß die halle-casseler Bahn käuflich an den Staat abgetreten werde, womit man sich nach langem Bedenken 1876 einverstanden erklärte.

Die in der Glanzzeit gegen Ende der sechziger und anfangs der siebenziger Jahre neu entstandenen, sowie die im Bau begriffenen und geplanten Gesellschaftsbahnen waren in dem Glauben an eine stete Zunahme des Verkehrs und in der Absicht gebaut worden, den älteren Bahnen den Durchgangs- und Massenverkehr streitig zu machen; die Hauptbedingung für die Lebensfähigkeit einer Eisenbahn, ein gesunder, entwickelungsfähiger Binnen-Verkehr, fehlte denselben zum Theil ganz. Als anstatt des erwarteten Verkehrsaufschwungs sich ein anhaltender Rückschlag einstellte, und die älteren Bahnen sich anstrengten, den noch vorhandenen Verkehr auf ihren Linien zu erhalten, da waren die jungen Bahnen nicht mehr lebensfähig. Der Reinerlös der märkisch-posener Bahn betrug $2^0/_0$, der der halle-casseler und posen-creuzburger Bahn $1^0/_0$, die nordhausen-erfurter, hannover-altenbekener, halle-sorau-gubener und öls-gnesener Bahn schlossen die Jahres-Rechnung mit einem Fehlbetrage ab. Die cottbus-großenhainer Bahn suchte durch Vereinbarung einer gemeinschaftlichen Verwaltung mit der leipzig-dresdener Bahn an den Ausgaben zu sparen; die halle-sorau-gubener Bahn hatte gemeinschaftliche Verwaltung mit der berlin-görlitzer Bahn und die nordhausen-erfurter Bahn übernahm die Saal-Unstrutbahn 1874 in Verwaltung und 1882 in Besitz.

Die nothleidenden hannover-altenbekener und oberlausitzer Bahn wurden, erstere bereits 1873 von der magdeburg-halberstädter, letztere 1878 von der berlin-anhalter Bahn übernommen und zu Kampfzwecken benutzt.

Der Staat stellte dieser Verstärkung der Gesellschaftsbahnen 1876 den Erwerb der halle-casseler und 1877 die Uebernahme der Verwaltung der halle-sorau-gubener Bahn gegenüber.

Die pommersche Centralbahn stellte ihre Zahlungen ein und wurde 1876 vom Staate übernommen. Die münster-enschеder und berliner Nordbahn konnten den Bau ihrer Linien nicht einmal vollenden und mußten die Hülfe des Staates anrufen; erstere wurde 1875 der westfälischen Staatsbahn in Verwaltung gegeben und letztere in demselben Jahre vom Staate angekauft. 1877 übernahm der Staat auch den Betrieb der berlin-dresdener Bahn.

Während der Staat bemüht war, dem Volke das in den betreffenden Unternehmungen angelegte Vermögen soweit wie thunlich zu erhalten, boten

die an der Börse ihr Spiel treibenden gewinnsüchtigen Gründer Alles auf, um den derzeitigen Inhabern der Antheilscheine immer größere Verluste beizubringen. Hatten gewissenlose Börsenmänner das Unternehmen bei der Gründung mit rosigen Farben geschildert, um ihre Antheilscheine zu hohen Preisen verkaufen zu können, so wandten sie nunmehr die dunklen Farben an, und zeichneten die Lage der ihrer Gewinnsucht zum Opfer gefallenen Unternehmungen möglichst schwarz, lediglich um die auf diese Weise entwertheten Papieren wieder billig ankaufen und solche alsdann zu ihrem wirklichen Werthe wieder von Neuem mit Gewinn losschlagen zu können. Wie die Räuber auf dem Schlachtfelde von Leiche zu Leiche schleichen und selbst die Verwundeten nicht schonen, so zogen einzelne Gründer nach den großen Niederlagen der Eisenbahnen im Verkehrswettstreit von Hauptversammlung zu Hauptversammlung, um daselbst die betreffenden leicht oder schwer getroffenen Eisenbahnunternehmungen durch sachentstellende, die Antheilscheine entwerthende Brandreden noch weiter zu schädigen.

Die allgemeine Verkehrslage wurde hierdurch noch verwickelter. Hatte man zu Anfang der siebenziger Jahre sich über die Höhe und die Dauer des wirthschaftlichen Aufschwungs falsche Vorstellungen gemacht, so stand man z. Zt. des wirthschaftlichen Rückgangs, in der Mitte und gegen Ende der siebenziger Jahre, wiederum vor ungelösten Räthseln, und Wenige hatten ein Urtheil darüber, ob und wann eine Wendung zum Bessern eintreten werde. Selbst besser gestellte Eisenbahnen, wie die märkisch-posener, berlin-stettiner, berlin-anhaltische Bahn, suchten ihr Heil in der Verstaatlichung ihres Unternehmens.

Es war das zweite Mal, daß der preuß. Staat durch die Mißwirthschaft der Gesellschaftsbahnen vor die Frage der Verstaatlichung derselben gestellt wurde. Die bei der Gründung der Gesellschaftsbahnen in den vierziger Jahren gemachten Erfahrungen und die Wiederholung derselben in den siebenziger Jahren in Begleitung einer eigennützigen, unwirthschaftlichen Betriebsleitung erleichterten dem Staate die Entscheidung.

Die Stimmung im Volke für Gesellschaftsbahnen hatte ebenfalls abgenommen. Seitdem die Eisenbahnen den gegenseitigen Wettbewerb aufgegeben, sowie zur besseren Ausnutzung der Vortheile des Verkehrs sich in das Frachtgeschäft getheilt, stellenweise die Frachten zur Herstellung einer Gleichmäßigkeit in den Sätzen wieder erhöht und 1874 sogar allgemein eine 20⁰/₀ige Tariferhöhung eingeführt hatten, war die Geschäftswelt gegen die Gesellschaftsbahnen mißtrauisch geworden. Die erste Vorlage der preuß. Regierung, betreffend die Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen, wurde denn auch mit großer Stimmenmehrheit im Abgeordnetenhause angenommen.

b. Staatsbahnen.

Die preuß. Regierung war über die im Gesetze vom 7. Dezember 1849 für die staatlichen Eisenbahn-Unternehmungen vorgesehenen Ziele nicht hinausgegangen. Die nach diesem Gesetze auszuführenden Bahnen, die Königl. Ostbahn, westfälische und saarbrückener Bahn waren nach der ursprünglichen Veranschlagung vollendet und die Anschlüsse an die

Nachbarbahnen fertiggestellt. Außerdem hatte der Staat die niederschlesisch-märkische und die münster-hammer Bahn käuflich übernehmen müssen.

Bis 1866 waren die beiden westlichen Staatsbahnen, die saarbrückener und westfälische Bahn, nur über zwischenliegende Gesellschaftsbahnen zu erreichen, so daß der allerdings nicht bedeutende Wechselverkehr zwischen denselben in mancher Beziehnng von letzteren Bahnen abhängig war.

Die beiden östlichen Staatsbahnen, die Königl. Ostbahn und niederschlesisch-märkische Bahn, waren seit 1857 in Frankfurt a. d. Oder mit einander verbunden und vermittelten sowohl den beiderseitigen Wechselverkehr mit Berlin als auch einen Theil des gegenseitigen Wechselverkehrs zwischen ihren Gebieten.

Wenngleich der Verkehr zwischen dem östlichen und westlichen Staatsbahngebiet westlich von Berlin über unabhängige Gesellschaftsbahnen geleitet werden mußte, so hatte die preuß. Staatsbahnverwaltung doch eine gewisse Fühlung zwischen ihren Gebieten herzustellen gewußt, indem sie die in ihrem östlichen Gebiete zur Beförderung nach dem Westen übernommenen Güter in Berlin an diejenige der daselbst Anschluß habenden beiden Gesellschaftsbahnen übergab, welche diese Güter über das westliche Staatsbahngebiet, die westfälische Bahn, leitete. Der Verkehr zwischen Osten und Westen bewegte sich deshalb anfangs zum Theil über die thüringische Linie zum Anschluß an die westfälische Staatsbahn und an die unter Staatsverwaltung stehende berg.-märkische Bahn. Sobald die westf. Staatsbahn jedoch 1865 durch die Linie Altenbecken-Holzminden den Anschluß mit der braunschweigischen Bahn fertiggestellt hatte, ging der vorberegte Verkehr auf die braunschweigische Linie über.

1866 erhielt das preuß. Staatsbahngebiet durch die Uebernahme der hannoverschen und hessen-nassauischen Bahnen — die Taunusbahn ging erst 1872 in den Besitz des Staates über —, sowie durch die Betheiligung an der Main-Neckarbahn einen bedeutenden Zuwachs. Im Verein mit den eigenen älteren und befreundeten Linien wurde nunmehr auch der Verkehr zwischen dem Osten bezw. Norden und Westen einerseits und dem Süden Deutschlands andererseits zum großen Theil über die Staatsbahn-Linien geleitet. Von Osten führte der Weg über die befreundeten Linien der berlin-potsdamer und braunschweigischen Bahn bis Kreiensen zum Anschluß an die Staatsbahnstrecke Hannover-Kassel und Kassel-Frankfurt a. M. bezw. Bebra-Frankfurt a. M. und von Westen über die unter Staatsverwaltung stehende berg.-märkische und die westf. Staatsbahn zum Anschluß an die beiden vorgenannten nach Süddeutschland führenden Staatsbahnlinien. Im Norden vermittelten die von den Ems- und Weserhäfen und von Harburg ausgehenden Linien der hannoverschen Staatsbahn den Anschluß an die vorbezeichneten Verkehrslinien der preuß. Staatsbahnen.

Nichts destoweniger legte die preuß. Regierung noch im Jahre 1866, als die Folgen des Wettbewerbs der köln-mindener Strecke Deutz-Gießen fühlbar wurden und der Bau der berlin-lehrter und oberen Ruhrthalbahn Hagen-Warburg in Aussicht genommen war, dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vor, betreffend den Verkauf des durch die vorgenannten Unternehmungen gefährdeten Staatseigenthums, der westfälischen Bahn

Dieses Gesetz wurde abgelehnt, nicht etwa, weil man die Staatsbahnen beibehalten wollte, sondern weil der Staat nicht gründlich genug vorgegangen war. Aus dem Abgeordnetenhause wurde der Antrag (Hamacher) gestellt, die Königl. Regierung aufzufordern, der Landesvertretung einen Plan über die Veräußerung der sämmtlichen Staatsbahnen vorzulegen und bis dahin den Verkauf einzelner Strecken auszusetzen. Ein weiterer Antrag (Michaelis) bezweckte die Aufhebung der bestehenden Verträge über staatliche Verwaltung von Gesellschaftsbahnen. Man hielt also den früheren Antrag von 1862, welcher auf Einstellung des Staatsbahnbaues und Entfesselung des Unternehmungsgeistes für den Bau von Gesellschaftsbahnen lautete, angesichts der neuesten Erstarkung der Staatsbahnen nicht für wirksam genug.

Die preuß. Regierung zog hierauf das Gesetz mit der Erklärung zurück, daß sie nicht beabsichtige, die Staatsbahnen sämmtlich zu verkaufen; sie halte das derzeitige gemischte System für das richtige, unter welchem die Regierung selbst verwalte, an der Hand der eigenen Erfahrungen prüfe und leite und jede Art von gegenseitigem Wettbewerb unterstütze. Die Staasbahnen seien durch ihre niedrigen Tarife dem Volke und dem Handel von Vortheil.

Im Allgemeinen hatte der preuß. Staat dem bereits 1842 gefaßten Entschlusse entsprechend sich nach Fertigstellung der Haupteisenbahn-Anschlüsse an dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes nur da betheiligt, wo Unternehmer wegen mangelnder Aussicht auf Gewinn nicht für den Bau der von verkehrsärmeren Gegenden beantragten Bahnen gewonnen werden konnten, wie dies z. B. in den Provinzen Ost- und Westpreußen und Posen der Fall war.

In den übrigen Provinzen mit stärkerem Gewerbebetrieb überließ der Staat, nachdem wieder bessere Zeiten im Eisenbahnverkehrswesen eingetreten waren, dem Antrage der Volksvertretung entsprechend, den weiteren Ausbau des Bahnnetzes den Gesellschaftsbahnen und unterstützte letztere, soweit dies erforderlich, durch Uebernahme von Zinsbürgschaften.

So wurde der köln-mindener Bahn 1852 für die Linie Oberhausen-Emmerich und 1855 für die Linie Deutz-Gießen eine Zinsbürgschaft von 4%, 1854 und 1857 der oberschlesischen Bahn für die Linie Breslau-Posen-Glogau eine solche von 3½%, 1856 der berg.-märkischen Bahn für die Ruhr-Siegbahn eine von 3¼%, 1863 der magdeburg-leipziger Bahn für die halle-casseler Bahn eine von 3½%, 1866 der thüringischen Bahn für den Bau der gotha-leinefelder Bahn und 1868 der oberschlesischen Bahn für die Linie Posen-Thorn-Bromberg eine von 4% sowie der thüringischen Bahn für die gera-eichichter Bahn eine Zinsbürgschaft von 3½% gewährt.

Der preuß. Staat hatte auch den Bau solcher Linien vorgenommen bezw. unterstützt, deren Herstellung von militairischen Gesichtspunkten aus für geboten erachtet wurde.

Nachdem Oesterreich bezw. der deutsche Bundestag 1852 die deutsche Flotte hatte verkaufen lassen und die Befestigungen der Nord- und Westgrenze Deutschlands von Reichswegen nicht zu erlangen war, kaufte Preußen 1853 von Oldenburg ein Stück Land am Jahdebusen, errichtete daselbst

einen Kriegshafen (Wilhelmshafen) und verpflichtet sich Oldenburg gegenüber, von diesem Hafen eine Eisenbahn über Oldenburg nach dem Süden zu bauen, zur Herstellung einer Verbindung mit der Festung Minden.

1856 verhandelte der Staat über den Bau einer die Ostseeküste entlang führenden Eisenbahnlinie mit der berlin-stettiner Bahn, welche hierauf gegen Zusicherung einer Zinsbürgschaft von 3½%, die 1859 bereits bis zur Festung Colberg und 1870 bis Danzig eröffnete hinterpommersche Bahn und die 1863 fertig gewordene vorpommersche Bahn, die Linie von Angermünde bis zur Festung Stralsund, baute.

1856 übernahm der Staat auch die Ausführung des Baues und demnächst den Betrieb der nach der französischen Grenze führenden Rhein-Nahebahn gegen eine Zinsbürgschaft von 3½%.

Zu den zu Zwecken der Landesvertheidigung bestimmten Bahnen gehörte auch die von der niederschl.-märkischen Bahn gebaute, an der österreichischen Grenze entlang zur Festung Glatz führende schlesische Gebirgsbahn, welche 1866 bei Ausbruch des Krieges mit Oesterreich bereits bis Hirschberg fertig gestellt war.

Auch die halle-casseler Bahn war für militairische Zwecke vorgesehen und sollte zwischen den östlichen und westlichen Provinzen namentlich aber mit der Festung Köln eine zweite Verbindung herstellen, unabhängig von den bereits über Braunschweig, Hannover bezw. durch die thüringischen Kleinstaaten führenden Linien.

Nach 1866 ging man zur weiteren Sicherung der Westgrenze über, indem die rheinische Bahn gegen eine staatliche Zinsbürgschaft von 3½% die eifeler Bahn, Call-Trier, baute, welche z. Zt. des Ausbruchs des Krieges mit Frankreich bereits bis Gerolstein und im März 1871 bis Trier eröffnet wurde und für den Aufmarsch der deutschen Armee von großer Bedeutung war.

1875 wurde die Militairbahn von Berlin nach Zossen eröffnet, welche für miliairische Uebungen im Eisenbahnbau und für die Ausbildung des Eisenbahn-Bataillons bezw. Regiments bestimmt ist, aber gleichzeitig auch noch zur Personen- und Güterbeförderung benutzt wird.

Die sämmtlichen Bahnen wurden zu Dienstleistungen für das Heer in Friedens- und Kriegszeiten, namentlich zur Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial und zur Bereithaltung der zu dieser Beförderung erforderlichen Ausrüstungsgegenstände für die Eisenbahnwagen verpflichtet.

Da der preuß. Staat zwar Eisenbahnunternehmer, gleichzeitig aber auch die Oberaufsicht über die Gesellschaftsbahnen führte, so wurde demselben in dieser Stellung die Abwehr des angriffsweisen Vorgehens der letzteren Bahnen in etwa erleichtert.

Außer den allgemeinen im Eisenbahngesetz von 1838 enthaltenen Vorrechten wurden vom Staate bei der Bewilligung von Unterstützungen oder bei der Ertheilung der Genehmigung zum Bau neuer Linien weitere Rechte ausbedungen, durch welche demselben weitere Mittel an die Hand gegeben wurden, sich die Bahnen erforderlichenfalls dienstpflichtig zu machen und dieselben in der mißbräuchlichen Benutzung der Waffen im Verkehrswettstreit zu beschränken.

Schon bei Beginn des Verkehrswettstreites machte die preußische Regierung die Ertheilung der Genehmigung zum Bau der Kampflinien von der Bedingung abhängig, daß die Gesellschaftsbahnen im Verkehr mit andern Bahnen über jede beliebige Linie ihres Unternehmens auf Verlangen des Ministers den billigsten Tarifsatz gewähren mußten, welcher von denselben im Binnen-Verkehr oder im Verkehr mit fremden Bahnen über irgend eine Linie ihrer Bahn für gleichartige Güter bereits eingeführt war. Die Bestimmung hatte außer Herbeiführung allgemeiner Verkehrserleichterungen den Zweck, daß diejenigen Bahnen, welche sich im Besitze der kürzeren Linie befanden, über diese keine höheren Tarife erstellen sollten als für den Verkehr über die übrigen Linien.

Beim Bau der ersten Abkürzungslinie Jüterbog-Röderau hatte nämlich die berlin-anhaltische Bahn versucht, im Verkehre zwischen Berlin und Leipzig über Berlin-Röderau dieselben Frachten zu erlangen, wie über ihre ältere längere Linie Berlin-Köthen.

Ferner richteten sich diese vom Staate ausbedungenen Rechte gegen solche Bahnen, welche im Besitze von zwei Linien für einen und denselben Durchgangs- oder direkten Verbands-Verkehr waren, damit die betreffende Bahn nicht zu Gunsten der einen Linie den Verkehr über die andere Linie erschweren konnte. Außer der berlin-anhalter Bahn wurden die streitbare magdeburg-halberstädter und die mit ihr verbündete köln-mindener Bahn sowie die rheinische Bahn an vorberegte Vorschrift gebunden, und zwar die magdeburg-halberstädter Bahn bei der Genehmigung der berlin-lehrter Linie mit der besonderen Bestimmung, daß sie für den Durchgangsverkehr über ihre Linie Aschersleben-Magdeburg (braunschweigische Linie Berlin-Deutz), an welchem auch der Staat mit der westfälischen Bahn betheiligt war, keine höheren Sätze beanspruchen durfte als für den Verkehr über die neue Linie Berlin-Lehrte-Köln.

Die Staatsbahnen mußten die Genehmigung des Ministers zu jeder Tarifänderung im Binnenverkehr und zu jeder Tariferhöhung im Verbands-Verkehr einholen; zu einer Ermäßigung der Tarife im Verbandsverkehr bis zu der von den übrigen Verbandsbahnen eingehaltenen Grenze war dagegen die Einholung der Genehmigung nicht erforderlich.

Im Besonderen ist noch zu erwähnen, daß den Gesellschaftsbahnen die Genehmigung zum Bau neuer Linien nicht selten unter der Bedingung ertheilt wurde, daß sie auf ihren eigenen Linien die niedrigen Frachten der benachbarten Staatsbahnen einführten. So wurde die berlin-stettiner Bahn verpflichtet, auf der vorpommerschen Bahn keine höheren Frachtsätze als die der Königl. Ostbahn einzuführen. Auf der hinterpommerschen Bahn brauchten die Tarifsätze nicht niedriger zu sein, als die für die Stammlinie der berlin-stettiner Bahn vorgesehenen. Die köln-mindener Bahn wurde gehalten, für den Fall eines Mißwachses mit der westfälischen Staatsbahn billige Frachten für Lebensmittel, wie für Getreide, Kartoffeln, oder andere Erzeugnisse der Landwirthschaft zu bewilligen.

Die Staatsbahntarife für inländische Erzeugnisse waren gleich von Anfang an auf eine niedrige Stufe gestellt worden, zu welcher die Tarife der Gesellschaftsbahnen erst nach jahrelangen Bemühungen der bethei-

ligten Kreise herunterstiegen. Der von der königl. niederschlesisch-märkischen Bahn 1848 mit der oberschlesischen Bahn eingeführte Kohlentarif von 1,01 ₰ für den Ctr. und die Meile wurde erst 1861 durch den für Kohlen im norddeutschen Verband zur Einführung gelangten Einpfennigtarif unterboten. Der zu Anfang der fünfziger Jahre für Holz, Getreide, Kartoffeln, Kalk, Steine, Eisen erstellte Tarif von $1^1/_2$ ₰ für den Ctr. und die Meile wurde erst nach 20 und 25 Jahren in Norddeutschland eingeführt.

Nur die braunschweigische Staatsbahn hatte gleich von Anfang ihrer Betriebs-Eröffnung für Steine u. s. w. einen Satz von $^2/_3$ ₰ für die Centnermeile eingeführt, welcher heute noch nicht unterboten ist.

Um den hauptsächlich Ackerbau treibenden, von den Staatsbahnen berührten Gegenden die Verbindung mit den Gewerbe treibenden Plätzen zu erleichtern, wurde außer der allgemeinen zweiten Stückgutklasse eine dritte mit noch niedrigeren Sätzen für die Erzeugnisse der Landwirthschaft eingeführt.

Die Staatsbahnverwaltung behielt vor allen Dingen den eigentlichen Zweck der Eisenbahnen, die Erleichterung des Verkehrs in den von denselben berührten Gebieten, im Auge, wenn ein Gewinn auch nicht in Aussicht stand. Auf Gewinn im Staatseisenbahnbetrieb war von vornherein nicht gerechnet worden. Wenn einzelne Hauptlinien, wie die hannoverische, Main-Weser-, niederschlesisch-märkische Staatsbahn, in den besten Jahren 6 und 7% ergaben, so waren dagegen andere Linien, wie die westfälische und nassauische Staatsbahn, welche nur 2 und 4% Zinsen aufbrachten. Viele Linien der königl. Ostbahn hatten einen Ueberschuß überhaupt nicht nachzuweisen.

An Zinszuschüssen hatte der Staat an einzelne Bahnen hohe Beträge zahlen müssen; für die Rhein-Nahebahn wurde z. B. 1873 der ganze Zinsenbetrag mit 1113750 ℳ gezahlt. Als theilweiser Ersatz hierfür fielen dem Staate an Superdividenden nicht unerhebliche Beträge zu. So hatte derselbe von der oberschlesischen Bahn in der Zeit von 1847 bis 1866 im Ganzen 4270740 Thlr. an Superdividenden erhalten.

Die preuß. Regierung hatte an der bereits im Eisenbahngesetz von 1838 bekundeten Absicht, die Gesellschaftsbahnen demnächst in Eigenthum zu übernehmen, zu jeder Zeit festgehalten. Die in genanntem Gesetz vorgesehene Frist von 30 Jahren, nach deren Ablauf der Staat die Berechtigung zum Ankauf sämmtlicher Bahnen erhielt, war bei der Ertheilung der Genehmigung zum Bau neuer Linien und bei Gewährung von Unterstützungen verkürzt worden. Bei einzelnen Bahnen sollte der Ankauf erfolgen, wenn der Staat hintereinander in 5 Jahren Zinszuschüsse zahlen mußte, wie dies z. B. mit der berlin-stettiner Bahn bezüglich der unterstützten hinterpommerschen Linien vereinbart worden war. Bei der köln-mindener Bahn war für den Ankauf der unterstützten Linien Deutz-Gießen und Oberhausen-Arnheim eine Frist überhaupt nicht vorgesehen, sodaß diese Linien auf Verlangen zu jeder Zeit dem Staate zur Verfügung gestellt werden mußten.

Um in den Besitz der zum Ankauf der Gesellschaftsbahnen erforderlichen Mittel zu gelangen, wurden die auf Grund des Eisenbahn-Abgaben-

Gesetzes von 1853 eingehenden Beträge zum Ankauf der von den Bahnen ausgegebenen Antheilscheine verwendet. Für die auf diese Antheilscheine entfallenden Zinsesbeträge wurden ebenfalls Antheilscheine gekauft.

Dieses Gesetz wurde jedoch 1859 durch die in Folge der Kriegsrüstung eingetretene Geldnoth dahin geändert, daß die Abgaben nicht mehr zur Tilgung des Stammvermögens der Gesellschaftsbahnen verwendet werden, sondern in die Hauptstaatskasse fließen sollten. In der darauf folgenden Zeit der Zerwürfnisse mit der Volksvertretung wurden, als diese die für die Neugestaltung des Heeres verlangten Gelder nicht bewilligen wollte, die Antheile des Staates an dem Vermögen der Gesellschaftsbahnen verkauft, wodurch auch die mit denselben verknüpft gewesenen Vorrechte aufgegeben werden mußten.

Der Staat hatte sich somit der Mittel zum Ankauf der Gesellschaftsbahnen zum Theil begeben und an Einfluß auf die Verwaltung der letzteren eingebüßt. Nach Beendigung der Kriege mit Oesterreich und Frankreich suchte man das Verlorene wieder zu gewinnen.

Als 1870 der Reichstag den Reichskanzler ersuchte, ein Gesetz über das Eisenbahnwesen zum Zwecke der Einführung gleichmäßiger Grundsätze für die Ertheilung der Genehmigung zum Bau neuer Bahnen, sowie für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vorzulegen, wurden 1874 und 75 zwei Entwürfe zu einem Reichseisenbahngesetze ausgearbeitet, welche jedoch keine Annahme fanden. Der darin zum Austrage gebrachte Einheitsgedanke und der zu Gunsten einer schärferen Aufsicht und gemeinnütziger Verkehrs- und Verwaltungseinrichtungen angeschlagene Ton fand kein Gehör gegenüber den klingenden Ergebnissen der die großen Verkehrsgebiete beherrschenden Gesellschaftsbahnen.

Preußen beabsichtigte nunmehr 1875 durch ein besonderes Gesetz die sämmtlichen Staats- und Gesellschaftsbahnen auf das deutsche Reich zu übertragen. Aber auch dieser Versuch schlug fehl, indem die größeren deutschen Staaten sich dagegen erklärten, bevor noch eine Gesetzesvorlage erfolgte. 1876 gelangte dann das Gesetz, betreffend die Ermächtigung Preußens zur Uebertragung seiner Staatsbahnen auf das deutsche Reich im preuß. Landtage zur Annahme.

Waren die Bemühungen, eine Gemeinwirthschaft im Eisenbahnverkehrswesen für das ganze deutsche Reichsgebiet einzuführen, an dem Widerstande der Einzelstaaten und der noch für Gesellschaftsbahnen eingenommenen Volksvertretung gescheitert, so hatten die von demselben Staate zur Wiedergewinnung seines Einflußes im inneren Eisenbahnverkehr unternommenen Schritte zu dem vorgesteckten Ziele geführt.

In Folge des von Lasker 1873 gestellten Antrages auf Prüfung der Mängel der Eisenbahnunternehmungen, welche seit 1862 unter der Einwirkung des von Michaelis gestellten Antrages auf Entfesselung des Wettbewerbes gegründet worden waren, wurde durch Allerhöchste Botschaft zur Vornahme dieser Prüfung eine Special-Kommission eingesetzt. Auf Grund der angestellten Erhebungen sprach sich diese Kommission zwar gegen die ausschließliche Uebertragung des Eisenbahnbaues auf den Staat aus und erklärte diese Maßnahme für nicht zeitgemäß. Aus volkswirthschaftlichen

Rücksichten und Gründen stellte dieselbe dagegen als letztes Ziel die Vereinigung aller Eisenbahnen in den Händen des Staates auf. Man erachtete es für wünschenswerth, daß die Staatsregierung fortgesetzt die Möglichkeit der Erreichung dieses Zieles im Auge behalte und von vornherein Bestimmungen treffe, welche dieselbe vorbereiten und erleichtern würden.

Die Veranlassung zum ersten nach diesem Ziele hinführenden Schritte hatte bereits 1872 der von der magdeburg-halberstädter Bahn gestellte Antrag auf Vereinigung der magdeburg-cöthen-halle-leipziger und halle-casseler Bahn mit ihrem Unternehmen gegeben. Die magdeburg-halberstädter Bahn hatte zu dieser Zeit bereits den Bau der sämmtlichen gegen die Staatsbahnen gerichteten Kampflinien in Angriff genommen und einzelne Linien bereits eröffnet, sowie den Betrieb der hannover-altenbekener Bahn übernommen. Ferner wurde zu derselben Zeit von der berg.-märkischen Bahn, welche bereits mit dem Bau der oberen Ruhrthalbahn beschäftigt war, die Genehmigung zum Bau der Linie Scherfede-Holzminden nachgesucht; auch war der Ankauf der braunschweigischen Bahn seitens der berg.-märkischen und berlin-potsdamer Bahn bereits beschlossene Sache. Die dem Staate gehörende hannoversche und westfälische Bahn liefen somit Gefahr, von dem Durchgangsverkehr zwischen Westen und Osten abgeschnitten und in dem Verkehr mit den Nordseehäfen stark benachtheiligt zu werden. Die Regierung machte deshalb die Genehmigung des Antrages der magdeburg-halberstädter Bahn von der Bedingung abhängig, daß die bereits vom Staate unterstützte halle-casseler Bahn an diesen als Eigenthum abgetreten werde. Die Regierung brachte inzwischen 1873 das Gesetz ein, betreffend den Bau der berlin-metzer Bahn, welche zum Theil über die halle-casseler Bahn geleitet werden sollte. Ferner wurden in demselben Jahre für die westf. Staatsbahn die Kampflinien Ottbergen-Northeim und Welver-Dortmund, für die Main-Weserbahn Friedberg-Hanau und ferner 1874 die Linie Dortmund-Oberhausen beantragt und genehmigt.

Das Gesetz, betreffend den Bau der berlin-metzer Bahn lautet vom 11. Juni 1873; zwei Tage vorher war dem neuen Bundesgenossen, der rheinischen Bahn, — die abtrünnig gewordene berg.-märkische Bahn hatte sich vergeblich beworben — die Genehmigung zum Bau der Linie Düsseldorf-rhein.-Dortmund-rhein. ertheilt worden, welche sich an die Staatsbahnlinie Welver-Dortmund anschloß.

Der weitere an den Bau der berlin-metzer Bahn sich anschließende Plan betraf den Ankauf der Linien Deutz-Giesen und Oberhausen-Arnheim der köln-mindener Bahn und Oberlahnstein-Troisdorf und Troisdorf-Speldorf der rheinischen Bahn, sowie die Uebernahme des Betriebes der halle-sorau-gubener Bahn.

1876 wurde die Vereinigung der magdeburg-halberstädter mit der magdeburg-halle-leipziger Bahn genehmigt und die halle-casseler Bahn vom Staate übernommen. In demselben Jahre erfolgte die Eröffnung der Linie Welwer-Dortmund. Am 1. Januar 1877 wurde vom Staate der Betrieb der halle-sorau-gubener Bahn übernommen, 1878 die Linie Ottbergen-Northeim und 1879 die Linie Berlin-Blankenheim eröffnet. Außer-

dem wurde 1877 die Schlußstrecke der von der niederschlesisch-märkischen Bahn verwalteten Königlichen berliner Verbindungsbahn fertig gestellt und 1878 vom Staate die bis dahin von diesem gemeinschaftlich mit der deutschen Eisenbahnbaugesellschaft, der magdeburg-halberstädter, berlin-potsdamer und berlin-hamburger Bahn gebaute berliner Stadtbahn übernommen, wodurch der Uebergangsverkehr in Berlin zwischen der berlin-metzer Bahn und den sämmtlichen übrigen in Berlin einlaufenden Bahnen gesichert war.

Schon mit dem Uebergang der halle-casseler und halle-sorau-gubener Bahn war in den von den Gesellschaftsbahnen zwischen dem östlichen und westlichen Staatsbahngebiet aufgeworfenen Wall von Verkehrshindernissen eine Bresche gelegt worden, durch welche der Staat seinem besonders stark bedrängten westlichen Gebiet, namentlich der westf. und hannoverschen Staatsbahn, zu Hülfe kommen konnte.

Als die für das Haupttreffen vorgesehene berlin-metzer Bahn ebenfalls in den Kampf eingriff, wurde die Stellung der Gesellschaftsbahnen unhaltbar. Der Staat besaß ein vollständiges zusammenhängendes Eisenbahnnetz, dessen Linien von Eydtkuhnen, Königsberg, bezw. von Alexandrowo, Bromberg über Berlin, Blankenheim, Nordhausen einerseits über Northeim, Ottbergen, Soest, Dortmund (zum Anschluß an die nach dem Wupper- und linksrheinischen Gebiete führende rheinische Bahn), Oberhausen nach Arnheim und nach den holländischen Häfen, andererseits über Wetzlar nach Köln, Belgien, über Coblenz, Trier, Metz nach Frankreich, über Bebra-Fulda-Frankfurt a. M. nach Süddeutschland und über die Rhein-Nahe und saarbrücker Bahn nach den elsaß-lothringischen Bahnen führten. Der schlesische Verkehr wurde über die halle-sorau-gubener und halle-casseler Bahn auf die vorgenannten Linien nach dem Westen, über die frankfurt-bebraer Bahn nach dem Süden und über Kreiensen, Hannover, nach den Elbe-, Weser-, und Emshäfen geleitet; von diesen Häfen reichten wiederum Staatsbahnlinien bis an die badischen, hessischen und bayerischen Bahnen.

Man hat die berlin-metzer Bahn die Kanonenbahn genannt, weil ein Theil der Baukosten aus der französischen Kriegsentschädigung zu bestreiten war und die preuß. Regierung auf die militairische Bedeutnng derselben hinwies. Jedenfalls lag damals für den Staat das Bedürfniß einer Kampflinie für den s. Z. wogenden Eisenbahn-Verkehrswettstreit viel näher, um vermöge derselben den von allen Seiten gegen die Staatsbahnen eindringenden und sich gegen diese verbündenden Gesellschaftsbahnen entgegentreten zu können. Und zur Befriedigung dieses Bedürfnisses wurde eben die berlin-wetzlaer Bahn gebaut, wie dies u. A. auch bei der Begründung der betreffenden Gesetzesvorlage besonders hervorgehoben wurde.

Der Staat hatte anfangs die Absicht bekundet, sich nur in den Besitz durchgehender, den Verkehr beherrschenden Linien zu setzen, und dann durch seinen Einfluß die Vortheile der Eisenbahnen zu Gunsten des allgemeinen Wohls gleichmäßiger der Gesammtheit der Verkehrswelt zuzuwenden. Nachdem er die beherrschende Stellung eingenommen hatte, erwies sich der weitere Theil seiner Aufgabe als unausführbar.

Der Staat hatte früher das Vorgehen der Gesellschaftsbahnen gegen die Staatsbahnen — es lag ja in seiner Hand, die Genehmigung zum Bau von Kampflinien zu versagen — geschehen lassen, lediglich um dem hierauf bezüglichen Antrage der Landesvertretung zu entsprechen und um durch den Bau neuer, kürzerer Verkehrslinien den Verkehr zu erleichtern. Die Gesellschaftsbahnen nahmen aber das Vorgehen des Staates mit dem Bau von Abkürzungslinien und das gemeinschaftliche Zusammengehen der Staatsbahnen mit den übernommenen nothleidenden Bahnen nicht mit derselben Gelassenheit auf. Sie verschärften den Wettbewerb, indem sie namentlich den persönlichen Einfluß auf die großen Verfrachter sich zu Nutzen machten. Andererseits machten dieselben durch ihren Anhang und die befreundete Presse die heftigsten Ausfälle in Wort und Schrift gegen die Haltung des Staates, sodaß diesem ein gemeinschaftliches Vorgehen mit den Gesellschaftsbahnen zum Zwecke der Regelung der Verkehrsverhältnisse verleidet wurde.

Es zeigte sich bald, daß eine gründliche Lösung der wirthschaftlichen Aufgabe im Eisenbahn-Verkehrswesen nur dann zu erwarten sei, wenn sämmtliche Bahnen dieselben gemeinnützigen Zwecke verfolgten und wenn zu diesem Ende die nur auf eigenen Vortheil bedachten Gesellschaftsbahnen vom Staate erworben würden.

Die Entscheidung ließ denn auch nicht lang auf sich warten. Mit dem 1. April 1879 wurde vom Handelsministerium die Abtheilung für öffentliche Arbeiten abgezweigt und aus derselben ein selbstständiges Ministerium gebildet, welches von Sr. Excellenz dem Herrn Minister von Maybach, dem früheren Präsidenten des Reichseisenbahnamtes, übernommen wurde.

Noch in demselben Jahre erschien im preuß. Landtage eine Gesetzesvorlage, betreffend den Erwerb mehrerer Gesellschaftsbahnen für den Staat. Vorgesehen waren die besten Kämpfer: die magdeburg-halberstädter Bahn (einschließlich der von dieser verwalteten hannover-altenbekener Bahn) und die mit dieser verbündete köln-mindener Bahn, sowie im Osten die berlin-stettiner Bahn. Der theilweise Ankauf der köln-mindener und rheinischen Bahn, der Linien Deutz-Giesen, Oberhausen-Arnheim und Oberlahnstein-Troisdorf-Speldorf war aufgegeben wrrden, weil hierdurch die Lebensfähigkeit des übrigen Theiles dieser Unternehmungen zu sehr beeinträchtigt worden wäre.

Die Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen war beschlossene Sache; es handelte sich nur noch um die Reihenfolge, in welcher die einzelnen Bahnen zum Ankauf gelangten.

Die Begründung der ersten Verstaatlichungsvorlage ist eines der wichtigsten Schriftstücke in der preuß. Eisenbahngeschichte; dasselbe hat vielfach fremden Staaten als Grundlage für die Untersuchung der Frage gedient, ob Staatsbahnen oder Gesellschaftsbahnen für den allgemeinen öffentlichen Verkehr den Vorzug verdienen.

In dem Wettbewerb um die Vortheile des Eisenbahn-Verkehrs in Preußen hatten somit Gesellschaftsbahnen gegen Gesellschaftsbahnen und vom Staate verwaltete Gesellschaftsbahnen gegen Staatsbahnen, und umgekehrt,

Staatsbahnen gegen vom Staate verwaltete Gesellschaftsbahnen und gegen reine Gesellschaftsbahnen, ja sogar Staatsbahnen gegen Staatsbahnen gestanden.

Wirft man einen kurzen Rückblick auf die Geschichte der Bahnen in Preußen, so zeigt sich zu Anfang die Hast der Gründer nach Eisenbahnunternehmungen, um die neue Verkehrsanstalt in ihren Leistungen zu erproben. Dann, als die erhofften Vortheile sich nicht sofort einstellten, trat in den vierziger Jahren die Geldnoth ein, worauf die Gesellschaftsbahnen die bereitwilligst gewährte staatliche Unterstützung nachsuchten. Nachdem in den fünfziger Jahren die Eisenbahnen ihre Probe bestanden und reichlicheren Zins abwarfen, ersuchte man 1862 die Staatsregierung, den Bau der Eisenbahnen ganz den Gesellschaften zu überlassen und die Unternehmungslust für denselben zu entfesseln. Als 1866 das Staatsbahngebiet Zuwachs erhielt, stellte man sogar das Ansinnen an den Staat, die allzu sehr mit Frachtermäßigungen vorgehenden Staatsbahnen — die vom preuß. Staate betriebene Einführung des Einpfennigtarifs hielt man für zu weitgehend — zu verkaufen. Die Anhänger der Gesellschaftsbahnen glaubten aus dem Vorgehen der Staatsbahnen rechtliche, wirthschaftliche und sittliche Bedenken gegen das Staatsbahnwesen herleiten zu sollen und beglückwünschten das preuß. Volk, als der Staat die von den Gesellschaftsbahnen stark bedrängte westfälische Bahn verkaufen wollte. Man erklärte offen in der Volksvertretung die Staatsbahnen hätten ihrem Zweck gedient, oder mit anderen Worten, der Mohr hat seine Schuldigkeit gethan und kann gehen. Der Staat ließ dem Antrage der Volksvertretung gemäß den Gesellschaftsbahnen die Zügel schießen, und nach kaum zehnjähriger Wirthschaft war der Karren derart verfahren, daß die eigenen Anhänger und Lenker die Hülfe des Staates in Anspruch nehmen und die schwere Last auf den auf festem Grunde stehenden Staatswagen übertragen mußten. Vor jedem Schritt von nur einiger Bedeutung, den die Gesellschaftsbahnen unternahmen, standen somit die Selbstsucht und der Eigennutz wie ein schwarzer Fingerzeig, welcher die einzuschlagende Richtung angab. Waren die Zeiten schlecht, so wälzte man die Kosten und Lasten auf den Staat, waren sie gut, so heimste man die unter schweren Mühen vom Staate gezeitigten Früchte ein. Von Seiten der Gesellschaften wurden die Eisenbahnen eben als eine Erwerbsquelle für die Unternehmer angesehen, während der Staat aus denselben eine Quelle des Wohlstandes für das ganze Volk zu machen suchte.

So lange der Kriegszustand zwischen den einzelnen Bahnen bezw. zwischen den Gesellschaftsbahnen und Staatsbahnen aufrecht erhalten wurde, konnte an eine Neugestaltung des Verkehrswesens zur Förderung des Gemeinwohls nicht gedacht werden. Die auf dem Kriegsfuße stehenden Bahnen — und darauf standen alle Bahnen, welche einen Durchgangs- oder weitverzweigten Wechselverkehr unterhielten — mußten sämmtlich die für den Verkehrswettstreit erforderlichen theueren Kampfmittel und Einrichtungen beibehalten. Die Bahnen, welche den Wettbewerb gegen die kürzeren Linien aufnahmen, mußten auf ihren um 20 und 50, ja um 70 und 100% längeren Linien an Beförderungskosten die Hälfte und das Doppelte mehr aufbringen als die Gegenbahnen mit den kürzeren Linien. Letztere Bahnen mußten die für Kampflinien verausgabten Millionen verzinsen.

Auf jede der in Preußen vorhandenen 50 Eisenbahnen entfielen durchschnittlich nicht ganz 360 km, für welche also, von den Verwaltungsräthen und Ausschußmitgliedern ganz abgesehen, eine selbstständige Verwaltung, nebst den hierzu erforderlichen Einrichtungen und mit dem ganzen Anhang von Verwaltungs- Betriebs- und Baubeamten vorgesehen war, während etwa nur 12 Verwaltungen zur Bewältigung der sämmtlichen Geschäfte genügt hätten.

Die 50 Eisenbahnen vermittelten den Wechselverkehr an 175 Uebergangspunkten, an welchen nicht selten 3 und 4 ja 5 verschiedene Bahnen zusammentrafen. In den meisten Fällen hatte jede Bahn an diesen Uebergangspunkten einen eigenen Bahnhof mit besonderem Betriebsdienst, obgleich es für den Verkehr und Betrieb bequemer, billiger und einfacher gewesen wäre, wenn für die betreffenden Bahnen nur ein einziger gemeinschaftlicher Bahnhof hätte gebaut und der Betrieb von einer Verwaltung hätte ausgeführt werden können. Durch den gegenseitigen Wettbewerb der Bahnen waren besonders im Personen-Verkehr, unerträgliche Verhältnisse entstanden; fuhr auf der einen Bahn der Personenzug ein, dann war auf der andern Bahn der Zug schon in der Abfahrt begriffen, damit die mit ersterem ankommenden Reisenden den Anschluß verfehlen und künftig auch für die Hinfahrt, soweit dies eben möglich war, die Linie der letzteren Bahn benutzen sollten. Im Güterverkehr traten ebenfalls Uebelstände zu Tage. Die Empfänger mußten ihre Güter auf dem Bahnhof in Empfang nehmen, auf welchem dieselben angekommen waren, wenn auch ein anderer Bahnhof in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung lag.

Der gesammte Verkehr zwischen den größeren Verkehrsgebieten, um welchen sich 2, 3 und 4 selbstständige Eisenbahnlinien stritten, wie z. B. der Verkehr zwischen Berlin bezw. dem Osten und dem Rheine, hätte zeitweise von einer einzigen Linie bewältigt werden können. Durch die vereinbarte Verkehrstheilung wurde auch in Wirklichkeit der ganze Verkehr in dem einen Monat über diese, in dem andern Monat über die andere Bahnlinie geleitet, so daß jede einzelne Bahn die zur Bewältigung des Gesammtverkehrs erforderlichen Betriebseinrichtungen, die Beamten und die Zugkraft auch in den Monaten bereit halten mußte, in welchen die Beförderung nicht über ihre Linie erfolgte. Die zur Beförderung der betreffenden Güter erforderlichen Wagen wurden, da es sich hauptsächlich um den Durchgangsverkehr handelte, von der Versandbahn gestellt, gleichviel über welche Linie die Verkehrsleitung stattfand.

Die durch die Zersplitterung des Eisenbahnbesitzes herbeigeführten Mißstände im Eisenbahnbau und Betriebe, sowie die hohen Kosten der Rüstungen für den Verkehrswettstreit lasteten schwer auf dem allgemeinen öffentlichen Verkehr. Die Kräfte der von allen Seiten von Angreifern umgebenen Staatsbahnen wurden ebenfalls geschwächt und der Werth der letzteren herabgedrückt, so daß der Staat seine Aufgabe hinsichlich der Förderung des allgemeinen Wohles nicht immer in dem beabsichtigten Umfange durchführen konnte.

Die Frage, ob von den Eisenbahnen unter der Verwaltung des Staates oder unter der Verwaltung von Gesellschaftsbahnen größere Vor-

theile für das allgemeine Wohl des Volkes zu erwarten sind, kann wohl nur zu Gunsten der Staatsverwaltung entschieden werden. Der Staat hat die Pflicht, in jeder Beziehung das allgemeine Interesse des Landes zu wahren, während eine zu Zwecken des Erwerbes gegründete Gesellschaft in erster Reihe auf ihren eigenen Vortheil bedacht ist. Die Eisenbahn als öffentliche Verkehrsanstalt ist aber ganz besonders dazu bestimmt, das Interesse der gesammten Verkehrswelt zu fördern, weshalb auch die Verwaltung dieser Anstalt naturgemäß dem Staate zusteht.

Theilen sich Staat nnd Gesellschaften in die Eisenbahnen eines Landes, so sind bei der Verfolgung der verschiedenen Ziele gegenseitige, entweder beide Theile, oder doch den einen oder andern Theil schädigende Reibungen nicht zu vermeiden. Treffen diese Schädigungen die Staatsbahnverwaltung, so wird gleichzeitig das steuerzahlende Volk getroffen, zudem würde die staatliche Fürsorge für den öffentlichen Verkehr in dem Maaße Abbruch erleiden, in welchem die Einnahmen der Staatsbahnen geschädigt werden.

Dieselben Reibungen und Gegensätze würden zu Tage treten, wollte man dem Staate die Verwaltung und den Gesellschaften den Besitz der Bahnen einräumen. An Erfahrungen fehlt es in dieser Hinsicht ebenfalls nicht. Der Staat wollte z. B. die Frachtsätze für Kohlen von Schlesien nach Posen, Preußen und nach den Ostseehäfen ermäßigen, um einem allgemein vorhandenen Bedürfniße zu entsprechen. Die unter Staatsverwaltung stehende oberschlesische Bahn war hierzu jedoch nicht zu bewegen, weil sie eine Einbuße an den Einnahmen befürchtete. Die berg.-märkische Eisenbahn-Gesellschaft befand sich mit der Staatsverwaltung in Widerspruch über die Verwaltung bezw. über die Art der Verwendung des Gesellschaftsvermögens.

Während die vorgenannten beiden Bahnen, die oberschlesische und berg.-märkische, nach Eintritt besserer Zeiten, als sie der Unterstützung des Staates nicht mehr bedurften, sich wieder nach eigener Verwaltung zurücksehnten, strebte die von den pfälzischen und hessischen Bahnen stark bedrängte, ebenfalls unter preuß. Staatsverwaltung stehende Rhein-Nahebahn darnach, vom Staate angekauft zu werden. Dieselbe sträubte sich sogar gegen die Anlage eines zweiten Geleises, welches der Staat zu militairischen Zwecken auf eigene Rechnung herstellen wollte, weil man befürchtete, der Staat würde alsdann, weil sein Zweck erfüllt, auf den Erwerb der Bahn verzichten.

Die Durchführung weit reichender Maßnahmen des Staates zu allgemeinen Eisenbahn-Verkehrszwecken war ohne Schädigung der von ihm verwalteten Gesellschaftsbahnen kaum denkbar; erfüllte der Staat als solcher der Gesammtheit der Einwohner gegenüber seine Pflicht, dann vernachläßigte er seine Pflicht der Eisenbahngesellschaft gegenüber. Es war dies ein unhaltbarer Zustand, welcher denn auch nur den Uebergang zur vollständigen Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen bildete.

8. Die Bahnen der übrigen deutschen Staaten.

In den übrigen deutschen Staaten wurde das Hauptaugenmerk ebenfalls auf die Herstellung der Anschlüsse mit den Eisenbahnen der Nachbarstaaten zur Ermöglichung des Wechsel- und Durchgangs-Verkehrs und auf die Erschließung der Güterquellen zur Belebung des Binnenverkehrs gerichtet.

In Bayern hatte der Staat 1853 die Ludwigs-Süd-Nordbahn von Hof über Bamberg, Nürnberg, Augsburg nach Lindau am Bodensee, 1854 die Ludwigs-Westbahn von Bamberg über Schweinfurth, Würzburg bis Aschaffenburg zum Anschluß an die frankfurt-hanauer Bahn, die Maximiliansbahn von München einerseits über Augsburg nach Ulm zum Anschluß an die württembergische Bahn und andererseits 1858 über Rosenheim nach Kufstein und 1860 nach Salzburg zum Anschluß an die österreichischen Bahnen fertiggestellt, so daß die Hauptanschlüsse für den durchgehenden Verkehr erreicht waren.

Da die ersten Eisenbahnlinien sämmtlich über die Haupt-Verkehrsplätze führten, welche früher den Verkehr vermittelt hatten, so waren große Umwege entstanden, welche später, als der Verkehr der Vermittelung dieser Plätze nicht mehr bedurfte, abgekürzt wurden.

1859 stellte die Werrabahn in der Mitte zwischen der hessischen Linie Cassel-Frankfurt a. M. und der sächsischen Linie Leipzig-Hof, die thüringische Linie Eisenach-Lichtenfels her, welche für den größeren Theil Bayerns den kürzeren Schienenweg zwischen Nordwestdeutschland bildete. Der Verkehr zwischen Württemberg und dem Hauptshandelsplatze Nürnberg wurde 1863 von dem Umwege über Ulm auf den direkten Weg über Nördlingen geleitet; 1866 erhielten die bayerischen Staatsbahnen von Würzburg aus über Heidingsfeld direkte Verbindung mit der badischen Staatsbahn. Die vom Rheingebiet über Stuttgart, Ulm, München, Salzburg nach Wien durchgehende Linie wurde 1871 durch die direkte Linie München-Simbach abgekürzt. 1872 wurde Frankfurt a. M. im hessischen Verkehr durch die Linie Gemünden-Elm abgeschnitten. 1874 erhielt der thüringische Verkehr nach dem westlichen Theile Bayerns und nach dem übrigen Südwestdeutschland durch die Linie Meiningen-Schweinfurt einen kürzeren Weg. 1875 wurde von Nürnberg aus eine zweite noch kürzere Linie über Ansbach-Crailsheim nach Württemberg und Baden (Mannheim) gebaut.

Der Ausbau des östlichen bayerischen Bahnnetzes hatte man gegen Ende der fünfziger Jahre einer Gesellschaft übertragen. Die bayerische Ostbahn-Gesellschaft baute 1859 von München über Regensburg nach Nürnberg und stellte 1860 die Verbindung dieser Städte über Straubing mit Passau der österreichischen Kaiserin-Elisabethbahn her. Von Schwandorf aus wurde der Anschluß 1861 in Fürth i. W. an die böhmische Westbahn, 1863 in Bayreuth an die bayerische Staatsbahn und 1865 in Eger an die sächsische Staatsbahn erreicht. Die Ostbahn verfügte somit fast ausschließlich über den Verkehr von Oesterreich nach Baiern und dem mittleren und unteren Rheingebiet.

Als Preußen die Frage der Uebertragung der sämmtlichen deutschen Bahnen auf das deutsche Reich anregte, nahm Bayern diese Ge-

legenheit wahr und brachte die Ostbahn 1875 durch Kauf in seinen Besitz, einestheils, um bei der Verhandlung über die vorerwähnte Frage ein größeres Gewicht in die Waagschaale werfen zu können, anderntheils aber auch, um im Verkehre mit Oesterreich freiere Hand zu haben und sich des Wettbewerbs der Ostbahn zu entledigen.

Hierauf erfuhr 1877 im Südosten der Verkehr zwischen Italien und Böhmen über Kufstein durch die Linie Rosenheim-Mühldorf-Plattling-Eisenstein, im Anschluß auf letzterer Station an die pilsen-priesener Bahn und im Nordosten der sächsisch-süddeutsche Verkehr durch die direkte Linie Bayreuth-Nürnberg eine wesentliche Abkürzung.

Um den Durchgangsverkehr möglichst den eigenen Bahnen zu erhalten, war Bayern gezwungen, selbst im Innern seines Gebiets Abkürzungslinien zur Begegnung des Wettbewerbs der Bahnen der Nachbarstaaten zu bauen. So erfolgte 1864 bereits die Eröffnung der direkten Linie Gunzenhausen-Ansbach-Würzburg, durch welche hauptsächlich der Wettbewerb im Verkehr zwischen Frankfurt a. M. und Augsburg der württembergischen Linie Bruchsal-Ulm gegenüber erleichtert wurde. 1865 folgte die direkte Linie Nürnberg-Rottendorf (Würzburg); 1870 die direkte Linie von München über Treuchtlingen nach Gunzenhausen zum Anschluß an die würzburger Linie und nach Pleinfels zum Anschluß an die nürnberger Linie; 1873 wurde die noch von der Ostbahn zu Kampfzwecken vorgesehene direkte Linie Regensburg-Nürnberg eröffnet; ihr folgte 1874 die direkte Linie Regensburg-Donauwörth zum Anschluß an die württembergische Linie über Nördlingen und 1877 Donauwörth-Oettingen zum Anschluß an die württembergische Linie über Ulm; 1875 wurde die direkte Linie Ingolstadt-Hochzoll (Augsburg) eröffnet und 1879 der von Schweinfurt über Würzburg nach Gemünden führende Weg durch die direkte Linie Oberndorf-Gemünden abgekürzt.

Bayern hatte nunmehr in allen Richtungen für den durchgehenden Verkehr möglichst grade Linien geschaffen. Für den österreichisch-rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr war gegenüber dem Mitbewerb der thüringischen und norddeutschen Linie die grade Linie Passau-Regensburg-Nürnberg-Würzburg-Aschaffenburg vorgesehen. Der Verkehr Italiens und Tyrols mit Böhmen und Schlesien suchte zum Theil den kürzeren Weg durch Bayern über Kufstein, Rosenheim, Eisenstein, Pilsen auf. Die Linie über Hof im Verkehre mit Norddeutschland einerseits und Frankfurt a. M., Württemberg, Baden, Frankreich und der Schweiz andererseits, hatte durch die direkten Linien Oberndorf-Gemünden und Bayreuth-Nürnberg, sowie nach Herstellung der weiteren württembergischen Uebergänge Nördlingen und Crailsheim und des badischen Uebergangs Würzburg-Heidingsfeld wesentliche Abkürzungen erfahren, was dem starken Mitbewerb der thüringischen bezw. mitteldeutschen Linien über die Main-Weser und bebra-hanauer Bahn gegenüber auch geboten war. Der schlesische Verkehr, welcher anfangs über Görlitz, Dresden, Hof nach Süddeutschland und der Schweiz geleitet worden war, ging seit 1869, als die niederschlesisch-märkische Bahn die Linie Ruhbank-Liebau zum Anschluß an die österreichische südnorddeutsche Verbindungsbahn eröffnete, über Prag

Fürth i. W.

Für die Verbesserung und Vervollständigung des bayerischen Eisenbahnnetzes durch die vorerwähnten Linien waren allein durch Gesetz vom 29. April 1869 93 Millionen Gulden bewilligt worden.

Mit der Uebernahme der bayerischen Ostbahn wurde 1876 das ganze bayerische Staatsbahngebiet in 10 Oberbahnamtsbezirke eingetheilt; die in Würzburg, Bamberg, Nürnberg, Weiden, Regensburg, Ingolstadt, Augsburg, München, Rosenheim und Kempten errichteten Oberbahnämter sind der Generalsdirektion der königl. bayerischen Verkehrsanstalten zu München unterstellt. —

Je kleiner der Staat, um so leichter kann der Durchgangsverkehr um das Gebiet desselben herumgeleitet werden. Von dieser Erwägung ist man in Württemberg ausgegangen, als es sich um die Herstellung der ersten Eisenbahnen in diesem Lande handelte. Die Entscheidung schwebte zwischen einer Schienenverbindung mit Nürnberg und einer solchen mit Ulm, Augsburg, München. Die Wahl fiel auf letztere Linie, um den Durchgangs-Verkehr zwischen dem Rheingebiet und dem Osten dem Lande zu erhalten. Nachdem diese erste Linie 1853 von Bruchsal bis Bretten über badisches Gebiet und dann weiter über Stuttgart bis Ulm an der Donau und bis Friedrichshafen am Bodensee zur Aufnahme des über die Alpenpässe durch's Rheinthal sich bewegenden Verkehrs mit Italien eröffnet und 1854 in Ulm der Anschluß an die bayerische Staatsbahn nach Augsburg, München erreicht war, folgte 1863 die direkte Verbindung mit Nürnberg durch die Remsthalbahn Cannstadt-Goldshöfe-Nördlingen.

Bayern hatte den Anschluß an diese Linie unter der Bedingung gestattet, daß Württemberg von derselben nach der Linie Cannstadt-Ulm in 12 Jahren keine Schienenverbindung herstellen durfte, durch welche die württembergische Bahnlinie von Nördlingen bis Friedrichshafen kürzer wurde, als die bayerische Linie von Nördlingen bis Lindau am Bodensee.

Hierauf wurde 1866 die bereits 1848 bis Heilbronn fertig gestellte untere Neckarbahn Bietigheim-Heilbronn-Jagstfeld zum Anschluß an die badische Staatsbahn nach Heidelberg, Mannheim und die obere Jagstbahn Crailsheim-Goldshöfe, 1867 die Kocherbahn Heilbronn-Hall-Crailsheim und 1868 die Enzbahn Pforzheim-Wildbad eröffnet. 1869 wurde die württembergische Bahn durch die untere Jagstbahn Jagstfeld-Osterburken in nordöstlicher Richtung und durch die Tauberbahn Crailsheim-Mergentheim in nördlicher Richtung vermittelst der badischen Staatsbahn mit Würzburg verbunden und im Süden durch die obere Neckarbahn Plochingen-Villingen und 1870 durch die obere Donaubahn Rottweil-Immendingen der Anschluß mit der badischen Bahn hergestellt. 1872 wurde die Schwarzwaldbahn Zuffenhausen-Calw, 1873 die untere Donaubahn Ulm-Sigmaringen, 1874 die Allgäubahn Herberlingen-Isny und die Nagoldbahn Pforzheim-Horb, 1876, nach Ablauf der von Bayern gestellten 12jährigen Frist, die 1864 bereits bis Heidenheim fertig gestellte Brenzbahn Aalen-Ulm, 1878 die hohenzollernsche Bahn Tübingen-Hechingen-Sigmaringen, 1879 die Gäubahn Stuttgart-Freudenstadt und 1880 die Murrthalbahn Waiblingen-Murrhardt-Hessenthal eröffnet.

Württemberg hatte somit in allen Hauptflußthälern Eisenbahnen angelegt und verfügte für den Durchgangsverkehr zwischen dem Rhein- und

Donaugebiet über die direkten Linien Bruchsal-Ulm und Mannheim-Ulm, für den Verkehr mit Nürnberg über die Linien Stuttgart-Crailsheim und Mannheim-Crailsheim und für den Verkehr zwischen der Schweiz und den eigenen Stationen einerseits und Nord- bezw. Mitteldeutschland andererseits über die Linien Villingen- bezw. Immendingen-Stuttgart-Heilbronn-Osterburken-Würzburg und Friedrichshafen-Ulm-Goldshöfe-Crailsheim-Mergentheim-Würzburg. —

Baden nahm von vornherein den Wettbewerb gegen die linksrheinischen Bahnen in Elsaß und der Pfalz auf und ging dann, nachdem 1851 auf seinem Gebiete das ganze rechte Rheinufer von Mannheim bis Haltingen — die Strecke bis Basel wurde 1855, bis Constanz 1863 fertig gestellt — mit einer Eisenbahn versehen war, zur Aufnahme des Verkehrs mit dem Osten über, wobei es von den Nachbarstaaten, wie bereits angeführt, unterstützt wurde.

Die 1853 von der württembergischen Bahn gebaute Linie Bruchsal-Bretten gelangte 1879 durch Kauf in den Besitz Badens.

1863 erhielt Karlsruhe direkten Anschluß an die bruchsal-ulmer Linie über Durlach, Pforzheim, Mühlacker; 1866 wurde von Heidelberg aus über Neckargemünd, Meckesheim, Neckarelz, Osterburken, Heidingsfeld in Würzburg mit den bayerischen Staatsbahn-Linien Fühlung genommen, um den mitteldeutschen und sächsisch-schlesischen Verkehr heranzuziehen; 1869 wurde für den mannheimer Verkehr der Weg nach Nürnberg-Augsburg durch die Linie Meckesheim-Jagstfeld abgekürzt, ferner wurde im Anschluß an die württembergischen Staatsbahnen von Mergentheim über Lauda nach Wertheim gebaut, zum Anschluß an die von der badischen Staatsbahn verwaltete Linie Wehrtheim-Lohr der bayerischen Bahn. 1870 gelangte bereits eine zweite Linie von Mannheim nach Carlsruhe, die Rheinthalbahn, zur Eröffnung. 1873 wurde die Schwarzwaldbahn von Offenburg über Villingen und Immendingen bis Singen eröffnet; 1879 baute man von Bretten nach Heilbronn zur Abkürzung der über Crailsheim, Ansbach nach Nürnberg führenden Linie und von Jagstfeld über Neckarelz, Eberbach, Neckargemünd zum Anschluß in Eberbach an die 1882 vollendete Linie Eberbach-Erbach-Hanau-Frankfurt der hessischen Ludwigsbahn.

Die Verbindung mit dem Westen wurde durch Ueberbrückung des Rheines 1861 von Appenweier, Kehl nach Straßburg zum Anschluß an die elsäßischen Bahnen, 1867 von Mannheim nach Ludwigshafen zum Anschluß an die pfälzischen Bahnen, 1874 von Bruchsal nach Rheinsheim und 1877 bis Germersheim zum Anschluß an die pfälzischen Bahnen in Ludwigshafen, 1878 von Freiburg nach Altenbreisach (Kolmar), von Mülheim nach Mülhausen i. E. und von Leopoldshöhe nach St. Ludwig zum Anschluß an die elsäßischen Bahnen hergestellt. 1859 war in Waldshut der Anschluß an die schweizerische Nordostbahn erreicht worden. Außerdem hatten 1865 die Stadt Karlsruhe für ihre Rechnung eine Eisenbahnverbindung mit Maxau und 1873 eine Gesellschaft eine solche zwischen Heidelberg und Speier hergestellt.

Die sämmtlichen badischen Staatsbahnlinien wurden 1872 der General-Direktion der großherzoglich badischen Staatsbahnen zu Karlsruhe unterstellt. —

Wie in Preußen, so hatte man auch in Bayern, Württemberg und Baden sich zum Wettkampf mit den Nachbarbahnen rüsten müssen, mit dem Unterschiede jedoch, daß die drei letzten Staaten ihr ganzes Staatsbahnnetz geschlossen dem Gegner gegenüberstellen konnten, während in Preußen die Staatsbahnen in drei von einander getrennt liegenden Gruppen auf das Staatsgebiet vertheilt waren und ihre Kräfte im eigenen Gebiet im Wettbewerb mit den Gesellschaftsbahnen aufreiben mußten.

Nachdem in Elsaß-Lothringen die straßburg-baseler Eisenbahngesellschaft 1844 die Verbindung zwischen Straßburg und Basel hergestellt, die paris-straßburger Eisenbahn-Gesellschaft 1852 von Paris nach Straßburg, Metz, Forbach gebaut und der Bau der paris-mülhauser Linie genehmigt war, vereinigten sich 1854 die verschiedenen Eisenbahnunternehmungen im Osten Frankreichs zu einer Gesellschaft, der französischen Ostbahn. Diese stellte 1855 die Verbindung zwischen Straßburg und den pfälzischen Bahnen durch die Linie Wendenheim-Weißenburg und 1859 die Verbindung zwischen Metz und den luxemburgischen Bahnen durch die Linie Metz-Diedenhofen-Hettingen her, mit der 1863 eröffneten Zweigbahn Diedenhofen-Fentsch, welche in ihrer Verlängerung nach den belgischen Anschlußstationen Athus und Givet führte. 1869 erhielten die beiden Festungen Straßburg und Metz eine direkte Eisenbahnverbindung durch die an der bayerischen und preußischen Grenze bei Saargemünd-Forbach vorbeiführende Linie Hagenau-Saargemünd-Beningen, welche gleichzeitig auch eine Abkürzungslinie für den Verkehr mit der saarbrückener, den luxemburgischen und belgischen Bahnen bildete.

Nach dem deutsch-französischen Kriege wurden die von der Ostbahn übernommenen Linien 1871 der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß und Lothringen zu Straßburg unterstellt. Die Bahnen gehören nunmehr dem deutschen Reiche, welches durch ein besonderes Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen die Aufsicht führt und die Oberleitung übernommen hat.

Die deutsche Verwaltung baute 1872 von Saarburg nach Saargemünd, 1877 von Saarburg (Rieding) nach Metz (Remilly), sowie von Schlettstadt nach Zabern und 1878 die Schlußstrecke der berlin-metzer Bahn von Diedenhofen nach Sierck (Grenze gegen Trier).

Die luxemburgische Wilhelmsbahn hatte 1859 gleichzeitig mit der Fertigstellung der französischen Ostbahnlinie Metz-Diedenhofen die Linie Diedenhofen-Luxemburg-Arlon eröffnet. 1861 folgte Luxemburg-Wasserbillig zum Anschluß an die saarbrücker Bahn bei Trier und 1866 Luxemburg-Ettelbeck-Ulflingen zum Anschluß an die belgischen Bahnen.

Als deutsche Bahnen hatten die elsaß-lothringischen Linien einen größeren Antheil an dem norddeutschen, nieder- und mittelrheinischen Durchgangsverkehr mit der Schweiz erhalten, welcher hauptsächlich der badischen Bahn entzogen wurde. —

In dem linksrheinischen Theile Bayerns, in der Pfalz, hatten mehrere Gesellschaften für die verschiedenen Verkehrsrichtungen besondere Eisenbahnen angelegt. Die 1844 genehmigte und 1849 von Bexbach (im Anschluß an die saarbrücker Bahn bei Neunkirchen) über Homburg, Kaiserslautern, Neu-

stadt bis Ludwigshafen eröffnete pfälzische Ludwigsbahn dehnte ihr Unternehmen von Homburg 1857 nach Zweibrücken und 1867 nach St. Ingbert (Grenze gegen Saarbrücken) aus.

Die 1848 genehmigte pfälzische Maximiliansbahn leitete über die seit 1855 gleichzeitig mit der elsäßischen Linie Straßburg-Weißenburg eröffnete Linie Weißenburg-Neustadt den linksrheinischen Verkehr.

Die dritte 1862 genehmigte Gesellschaftsbahn Neustadt-Dürkheim wurde 1865 eröffnet und diente hauptsächlich zur Erschließung des Braunkohlenlagers.

Die vierte Gesellschaft, die pfälzische Nordbahn, baute 1868 von Landstuhl nach Kusel und 1871 von Hochspeier nach Münster a. Stein zum Anschluß an die Rhein-Nahe-Bahn.

Bei Eintritt des stärkeren Wettbewerbs vereinigten sich diese 4 Bahnen 1870 zu einem Unternehmen und führten fortan die Bezeichnung „vereinigte pfälzische Eisenbahnen". Diese bauten 1872 von Landau nach Germersheim, 1873 von Dürkheim über Grünstadt bis zur hessischen Grenze gegen Monsheim und 1874 bis Kirchheimbolanden. Für den in Münster a. Stein von der Rhein-Nahebahn übergehenden nieder- und mittelrheinischen Verkehr wurde im Wettbewerb gegen die hessische Ludwigsbahn 1875 die Abkürzungslinie Enkenbach-Kaiserslautern, 1876 Grünstadt-Eisenberg und 1877 Friesheim-Frankenthal gebaut. 1879 wurde die gegen die Rhein-Nahebahn gerichtete Bliesthalbahn von Zweibrücken nach Bliescastel, Saargemünd eröffnet. Wie die badische Bahn 1870 auf der rechten Rheinseite von Mannheim bis Karlsruhe, so hatte die pfälzische Bahn 1876 auf der linken Rheinseite von Germersheim bis Wörth, Lauterburg eine Doppellinie hergestellt, an welche sich die elsäßische Linie von Lauterburg bis Straßburg anschloß. —

Die hessische Ludwigsbahn hatte die Aufgabe, im Großherzogthum Hessen links und rechts des Rheines den Eisenbahnverkehr zu vermitteln. Auf ihrem Gebiete kreuzten sich die großen Verkehrsstraßen vom Niederrhein, von Norddeutschland, Oesterreich, Süddeutschland und Frankreich, denen Frankfurt a. M. seine Stellung verdankt. Nachdem auf der linken Rheinseite 1853 die Eisenbahn von Mainz bis Worms zum Anschluß an die 1855 eröffnete pfälzische und elsäßische Linie hergestellt und die Lücke in der großen österreichisch-baierisch-rheinischen Verkehrslinie 1858 durch die Rhein-Mainbahn von Aschaffenburg über Darmstadt bis Mainz und 1859 von Mainz bis Bingen an die daselbst in demselben Jahre eingelaufene rheinische Bahn ausgefüllt war, begann der innere Ausbau des Bahnnetzes, welcher ebenfalls hauptsächlich durch den Wettbewerb mit den Nachbarbahnen im Durchgangsverkehr bestimmt wurde. Der Taunusbahn gegenüber wurde 1863 links vom Main von Frankfurt nach Mainz, mit fester Rheinbrücke bei Mainz, den pfälzischen Linien gegenüber 1864 von Worms bis Monsheim, 1867 von Monsheim bis Alzey, 1870 die Hardtbahn von Alzey bis Bingen und 1871 von Alzey bis Mainz und der badischen Linie Würzburg-Mannheim gegenüber 1869 die Linie Worms-Darmstadt und 1879 die Linie Frankfurt a. M.-Mannheim gebaut. 1871 wurde die Odenthalbahn Darmstadt-Erbach dem Betriebe übergeben. Rechts vom Main war bereits 1862 die frankfurt-hanauer Bahn angekauft, jedoch erst 1872 in Besitz

genommen worden. Die Verlängerung dieser Bahn bis Aschaffenburg wurde, soweit diese Linie über baierisches Gebiet führte, von der baierischen Staatsbahn gepachtet. 1877 wurde diese Bahnlinie von Frankfurt a. M. über Höchst nach Limburg ausgedehnt.

In Oberhessen hatte der Staat selbst den Bau der Bahnen übernommen und 1870 von Gießen nach Gelnhausen und 1871 von Gießen nach Fulda gebaut und somit den Wettbewerb gegen die rheinische und hessische Ludwigsbahn sowie gegen die eigene Theilstrecke der Main-Weserbahn aufgenommen.

Die großherzogliche Regierung war außerdem an der Main-Neckar- und Main-Weserbahn, soweit diese über ihr Gebiet führten, betheiligt, verkaufte jedoch 1880 ihren Antheil an der Main-Weserbahn an den preuß. Staat, sodaß nunmehr letztere Bahn sich ganz in preuß. Besitz befindet. —

In Nassau war nach Fertigstellung der Taunusbahn der weitere Ausbau des Bahnnetzes einer Gesellschaft übertragen worden. Die wiesbadener Gesellschaft übernahm den Bau der Linie Wiesbaden-Lahnstein. Als diese Linie durch das Lahnthal bis Wetzlar ausgedehnt werden sollte, erhielt die Bahn die Bezeichnung „nassauische Rhein- und Lahnthal-Eisenbahngesellschaft". 1860 wurde die Genehmigung zum Bau dieser Linie zurückgezogen und 1861 die ganze Bahn vom Staate angekauft und weiter ausgebaut. 1866 gelangte die Bahn in den Besitz Preußens, welches 1872 auch die Taunusbahn und 1880 die 1859 eröffnete homburger Eisenbahn ankaufte. —

In Kurhessen hatte die Staatsregierung ebenfalls ihrer eigenen Linie, der kurhessischen Strecke der Main-Weserbahn, sowie der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft gegenüber durch den Bau der fast ausschließlich über ihr Gebiet führenden bebra-hanauer Staatsbahn den Wettbewerb aufgenommen. Doch diese Bahn ging, noch bevor sie eröffnet wurde, 1866 in den Besitz Preußens über, welches auch die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn unter der Benennung „hessische Nordbahn-Gesellschaft" in Verwaltung übernahm und beide Bahnen der in Kassel errichteten Königl. Eisenbahn-Direktion unterstellte. Als die hessische Nordbahn 1868 durch Kauf in den Besitz der berg.-märkischen Bahn überging, übernahm 1873 die Königl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld die Verwaltung derselben und die Königl. Direktion zu Kassel wurde 1874 nach Frankfurt a. M. verlegt. 1871 übernahm Preußen auch noch die frankfurt-offenbacher Bahn, welche ab Offenbach zur Durchführung der bebra-hanauer Bahn nach Franfurt a. M. benutzt wurde. Die ganze Linie erhielt nunmehr die Benennung „frankfurt-bebraer Bahn", welche 1876 zur Stärkung der hannover-hanseatischen Linie im Wettbewerb gegen die mitteldeutsche, sächsisch-baierische und österreichische Linie von Bebra bis Friedland an der göttinger-arenshauser Linie durchgeführt wurde. —

In Sachsen wurde 1858 die chemnitzer Direktion aufgehoben und die beiden übrigen Direktionen erhielten die Bezeichnung Königl. Direktion der sächsischen westlichen Staatsbahnen zu Leipzig. Nachdem 1869 die Verbindung der beiden Staatsbahngebiete über Freiberg hergestellt war, wurden die sämmtlichen Staatsbahnen einer Königl. General-Direktion der sächsischen

Staatsbahnen zu Dresden unterstellt. Von den 6 Betriebs-Oberinspektionen befinden sich 2 zu Leipzig, je 1 zu Zwickau, Chemnitz, Dresden-Neustadt und Dresden-Altstadt.

Angesichts der von dem Reichskanzler Fürsten Bismarck aufgeworfenen Frage der Uebernahme der sämmtlichen Staatsbahnen auf das deutsche Reich ging auch Sachsen, um im Besitze seiner sämmtlichen Bahnen bei der Erörterung dieser Frage einen größeren Einfluß geltend machen zu können, dann aber auch, um einer ordnungsmäßigen Gemeinwirthschaft im Eisenbahn-Verkehrswesen des eigenen Landes den Weg zu ebenen und die Wettbewerbsbestrebungen der leipzig-dresdener Bahn im Verkehre mit dem Westen Deutschlands zu beseitigen, dazu über die noch vorhandenen Gesellschaftsbahnen von Bedeutung anzukaufen. 1876 wurden die größten dieser Bahnen, die leipzig-dresdener, chemnitz-adorfer, chemnitz-komotauer, sächsisch-thüringische (Plauen-Greiz-Wolfsgefährt), zwickau-falkensteiner und hainichen-roßweiner Bahn angekauft. Demnächst gelangten 1877 die greiz-brunner, 1878 die sächsisch-böhmische Verbindungsbahn (Annaberg-Weipert), die Muldenthalbahn (Glauchau-Wurzen) und die gößnitz-geraer Bahn in den Besitz des Staates.

Was die sächsischen Bahnen im Durchgangs-Verkehr zwischen Oesterreich und Preußen und zwischen Schlesien und Bayern durch die 1860 und 61 erfolgten Anschlüsse der Kaiserin-Elisabethbahn an die bayerische Ostbahn und 1874 nach Herstellung der Linie Mittelwalde-Prag-Fürth i. W. verloren hatten, wurde durch den Anschluß der neu eröffneten österreichischen Bahnen an die sächsischen Bahnen in Reichenberg, Warnsdorf, Eversbach, Tetschen, Mittelgrund, Bodenbach, Weipert, Reitzenstein, Franzensbad, Eger wieder gewonnen, namentlich lebhaft gestaltete sich der Verkehr mit dem in zwischen weiter erschlossenen Kohlen- und Erzgebiet in Böhmen. —

In Braunschweig hatte der Staat 1838 den Bau der Eisenbahnen begonnen und auch den weiteren Ausbau derselben nach Fertigstellung der für den Durchgangsverkehr bestimmten Hauptlinie Vechelde-Braunschweig-Wolfenbüttel-Jerxheim-Oschersleben und der Harzlinie Wolfenbüttel-Börsum-Harzburg vorgenommen. 1856 wurde von Börsum nach Kreiensen zum Anschluß an die in demselben Jahre vollendete hannover-casseler Linie gebaut, wodurch der Weg nach Süddeutschland abgekürzt wurde. 1858 erhielt Helmstadt Verbindung mit Jerxheim. 1865 wurde die Verbindung mit der westphälischen Staatsbahn durch die Linie Kreiensen-Holzminden und 1868 die Abkürzungslinie Börsum-Jerxheim hergestellt. Als 1870 die berlin-lehrter Linie im Bau begriffen und Gefahr vorhanden war, daß nach Eröffnung derselben ein großer Theil des sich zwischen Osten und Westen bewegenden Durchgangsverkehr von der braunschweigischen Bahn abgelenkt wurde, verkaufte die herzogliche Regierung die Staatsbahn an die braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft, deren Antheilscheine bald darauf von der berlin-potsdam-magdeburger und der berg.-märkischen Eisenbahn je zur Hälfte erworben wurden. Hierauf erhielt 1872 Braunschweig über Königslutter Verbindung mit Helmstedt zum Anschluß an die daselbst in demselben Jahre einmündende berlin-potsdam-magdeburger Bahn. Ferner wurde 1877 Neuenkrug-Langelsheim, 1879 Grauhof-Goslar und 1880 Goslar-Langelsheim eröffnet. —

Die großherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahn, welche 1870 noch die Linie der mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft angekauft hatte, wurde 1873 ebenfalls vom Staate verkauft und erhielt nunmehr die Bezeichnung „mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft". Das Gebiet dieser Gesellschaft umfaßte die Hauptlinie von Lübeck über Kleinen, Bützow und Neubrandenburg bis zur preuß. Grenze mit den Verbindungslinien Kleinen-Schwerin-Hagenow, Kleinen-Wismar und Bützow-Rostock. —

In Hannover hatte man bis 1866 nur die Hauptanschlußlinien für den Durchgangs- und Wechselverkehr fertig gestellt. Für den Durchgangs-Verkehr zwischen dem Osten und Westen diente die von Minden über Wunstorf, Hannover, Lehrte nach Braunschweig und für den Elbe-Verkehr die von Lehrte über Lüneburg nach Harburg führende Linie. Für den Verkehr mit den Weserhäfen hatte Hannover gemeinschaftlich mit Bremen die Linie Wunstorf-Bremen gebaut, auf welcher Hannover den Betrieb übernahm. Diese Bahnen waren bereits 1847 eröffnet. 1856 folgte dann die Linie Hannover-Kreiensen-Münden-Kassel für den Durchgangsverkehr mit Süddeutschland und die Westbahn Löhne-Osnabrück-Rheine-Emden. 1862 wurde Bremen-Geestemünde und Burg-Lesum-Vegesack und 1864 Lüneburg-Honstorf zum Anschluß an die berlin-hamburger Bahn fertig gestellt. Die Anschlüsse mit Hamburg und Oldenburg waren verweigert worden. Dieselben wurden erst nach 1866, als die hannover'sche Bahn in den Besitz Preußens übergegangen war, mit den übrigen Anschlüssen an die preuß. Bahnen fertig gestellt. —

Wohl kein Land hat hinsichtlich des Eisenbahn-Verkehrswesens so sehr unter der Ungunst der Kleinstaaterei leiden müssen, wie Oldenburg. Schon 1845 hatte man sich Hoffnung gemacht, die hannoversche Regierung würde, da im eigenen Lande das Geld zum Bau einer Bahn nicht aufzubringen war, die Verbindung mit den Emshäfen und Ostfriesland auf dem kürzesten Wege über Oldenburg herstellen. Aber Hannover baute 1856 die Westbahn über Rheine nach Emden und schloß Oldenburg somit von allen Seiten ab.

Preußen hatte sich zwar 1853 zur Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen dem Kriegshafen Wilhelmshafen und der Festung Minden verpflichten müssen, Hannover verweigerte jedoch die Durchführung dieser Bahn über sein Gebiet. Hannover wollte 1862 den Anschluß in Leer gestatten, machte aber die Bedingung, daß die demnächstige Linie Oldenburg-Bremen ohne Genehmigung Hannover's nicht von einer andern Linie durchschnitten werden dürfe, wodurch die preußische Linie Wilhelmshafen-Minden vereitelt werden sollte. Erst 1865 einigten sich die preuß. und oldenburgische Regierung dahin, daß erstere von Wilhelmshafen bis Oldenburg und letztere von Oldenburg bis Bremen baute, welche Linien 1867 eröffnet wurden. Der Anschluß an das hannoversche Bahnnetz war dagegen bei der ablehnende Haltung der hannoverschen Regierung nicht zu erreichen. 1866, kurz vor der Entscheidung auf den Schlachtfeldern, lehnte Hannover noch ein Gesuch um Anschluß an die hannoversche Westbahn bei Leer ab. Das von Oldenburg einen Monat später an den preuß. Minister-

präsidenten v. Bismarck gerichtete gleiche Gesuch wurde bereitwilligst genehmigt, worauf 1869 die Eröffnung der Linie Oldenburg-Leer erfolgte.

Bei der Anregung des Planes einer paris-hamburger Bahn, bemühte man sich, die Unternehmer für die Richtung der Linie durch oldenburgisches Gebiet über Bremen zu bestimmen, um bei dieser Gelegenheit Anschluß nach dem Süden zu erlangen. Aber auch diese Bemühungen schlugen fehl, indem die Linie im März 1866 noch von Hannover und Preußen festgestellt und über hannoversches Gebiet geleitet wurde. Die nach der Einverleibung Hannovers mit Preußen wieder aufgenommenen Verhandlungen führten zu dem Ergebniß, daß die Linie Oldenburg-Quakenbrück auf Staatsrechnung und die von letzterem Orte ausgehende Anschlußlinie von der rheinischen Bahn gebaut wurde, welche sich mit der berg.-märkischen Bahn um dieselbe beworben hatte. Oldenburg-Quakenbrück wurde 1875 und Quakenbrück-Osnabrück 1876 eröffnet.

Die Eröffnung der rheinischen Linie Oberhausen-Quakenbrück erfolgte erst 1879. Außerdem wurden fertig gestellt 1871 die Linie Sande-Jever und 1875 die Linie Hude-Nordenhamm.

---

9. Die Bahnen der übrigen europäischen Länder.

Deutschland stand nunmehr mit sämmtlichen Nachbarländern in unmittelbarer Schienenverbindung. Wir wollen deshalb hier eine kurze Darstellung der Entstehung der Haupt-Eisenbahnen in den Nachbarländern folgen lassen.

a) Holland.

In Holland waren eröffnet worden: 1839 die Strecke Amsterdam-Harlem, 1843 Harlem-Haag und Amsterdam-Utrecht, 1845 Utrecht-Arnheim, 1847 Haag-Rotterdam, 1855 Utrecht-Rotterdam, 1856 Arnheim-Zevenaar-Emmerich, 1865 Salzbergen-Hengelo-Zütphen-Arnheim, ferner Zevenaar-Kleve, 1866 Venlo-Boxtel-Breda-Moerdyck.

Die frühere feste Stellung Hollands an der Hauptwasserstraße Deutschlands war inzwischen erschüttert worden und selbst die Freigabe der Rheinschifffahrt hatte das Vordringen der mitbewerbenden deutschen, belgischen und französischen Seeplätze nicht aufzuhalten vermocht. Holland mußte denn auch 1856 und 1865 zu dem Mittel einer Eisenbahn-Verbindung seine Zuflucht nehmen.

b) Belgien.

In Belgien wurden fertig gestellt: am 3. Mai 1835 die Linie Brüssel-Mecheln, 1836 Mecheln-Antwerpen, 1837 Mecheln-Löwen, 1838 Löwen-Ostende und Löwen-Tirlemont, 1842 Brüssel-Quievrain, 1843 Tirlemont-Lüttich-Herbesthal, 1852 Lüttich-Namür-Charleroi-Erquelinnes. Außerdem war eine Anzahl von Nebenlinien u. A. Antwerpen-Gent-Courtrai-Tournai u. s. w. im Betriebe.

In dem kleinen Belgien hatte sich der Eisenbahnbau somit ungemein stark und rasch entwickelt. 1843 waren die vom Staate gebauten Linien für den Durchgangs- und Wechselverkehr mit den Nachbarländern bereits

mit 560 km in Betrieb. Der weitere Ausbau wurde nunmehr auch einzelnen Gesellschaften überlassen. 1866 waren 2400 km und 1875 3500 km fertig gestellt. Der Staat hatte 1870, als die Gesellschaftsbahnen sich zu stark vorwagten, von letzteren gegen 1150 km übernommen.

c) Frankreich.

In Frankreich war bereits 1830 zwischen Lyon und Etienne mit der Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Loire und Rhone begonnen worden, welche 1833 fertig gestellt und anfangs mit Pferden betrieben wurden. Ferner wurden eröffnet: 1837 Paris-St. Germain, 1839 Paris-Versailles, 1843 Paris-Orleans, 1846 Paris-Valenciennes-Quiévrain, Paris-Lille- (Grenze gegen Tournai), Tourcoing (Grenze gegen Courtrai), Orleans-Tours, 1847 Paris-Le Hâvre, 1849 Paris-Boulogne-Calais-Dünkirchen, Paris-Chalons sur Marne, 1852 Chalons-Frouard-Straßburg und Frouard-Metz-Forbach, 1853 Tours-Bordeaux, 1855 Paris-Lyon-Marseille und Paris-Jeumont-Erquelinnes, 1858 Lyon-Genf.

Nach dem 1842 erlassenen Gesetze übernahm der Staat die Ausführung der Erdarbeiten der Strecken- und Bahnhofsanlagen, sowie ein Drittel der Enteignungskosten, die übrigen zwei Drittel mußten die Gemeinden 2c. übernehmen. Die Fertigstellung des Oberbaues und die Beschaffung der Betriebsmittel lag den Eisenbahn-Gesellschaften ob. Trotz dieser Vergünstigungen machte der Eisenbahnbau in den vierziger Jahren wenig Fortschritte. Erst unter dem Kaiserreich, als seitens des Staates der Bau der Bahnen durch Uebernahme von Zinsbürgschaften und durch Verlängerung der Betriebs-Gestattungszeit bis auf 99 Jahre weiter begünstigt wurde, belebte sich der Unternehmungsgeist. Die bereits vorhandenen Bahnen vereinigten sich in jedem Verkehrsgebiet zu einer Gesellschaft, sodaß schließlich nur 6 große Gesellschaftsbahnen sich in den Verkehr Frankreichs theilten. Jede dieser Bahnen besaß ein von dem Mittelpunkte Paris ausgehendes für sich abgeschlossenes Gebiet, in welches Uebergriffe seitens der Nachbarbahnen nicht stattfanden. Die Ostbahn beherrschte das nach dem Rheine hin liegende Gebiet zwischen den Linien Paris-Givet und Paris-Basel; die Nordbahn umfaßte das Gebiet zwischen den Linien Paris-Givet und Paris-Amiens zwischen Maas und Somme; dann folgt das Gebiet der Westbahn zwischen Paris, Amiens und Nantes bezw. zwischen Somme und Loire mit dem Seinegebiet und dem Seehafen Le Hâvre. Die Orleansbahn mit dem Gebiet zwischen Paris-Nantes einerseits und Bordeaux und Toulouse an der Garonne andererseits; die Mittelmeerbahn von Paris bis Toulouse, bezw. von Paris bis Marseille und Nizza mit dem Rhônegebiet (Lyon); die Südbahn von Bordeaux und Toulouse bis zur spanischen Grenze. Die Linien der letzteren Bahn gehen nicht von Paris aus, sondern verbinden das mittelländische Meer mit dem atlantischen Ocean und vermitteln den Verkehr mit Spanien.

Nachdem in jedem Gebiet die Hauptlinien für den Durchgangs- und Wechselverkehr mit den Nachbarländern fertig gestellt waren, ließen sich die Gesellschaftsbahnen nur gegen weitgehende staatliche Unterstützungen und Zinsbürgschaften bis zu 5 o/o zum Bau von Nebenlinien bewegen, oder sie über-

ließen den Bau von kleineren Nebenbahnen den Verkehrtreibenden der von diesen Linien berührten Orten. Der Bau und Betrieb dieser Nebenbahnen wurde 1865 durch Gesetz geregelt.

Der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes erfolgte deshalb in Frankreich ohne jede Ueberstürzung, lediglich nach Maßgabe der vorliegenden Verkehrsbedürfnisse. 1855, nach Fertigstellung der Hauptlinien, umfaßte das Eisenbahnnetz 5529 km, 1866 14531 km und 1875 21587 km, sodaß durchschnittlich in dem Zeitabschnitt von 1855 bis 1866 818 km und von 1866 bis 1876 784 km jährlich eröffnet wurden.

Dadurch, daß jede der 6 großen Gesellschaften den Eisenbahnbau auf ihr Gebiet beschränkte und mit keiner Linie das Gebiet der benachbarten Gesellschaften überschritt, wurden in Frankreich unfruchtbare Kampflinien nicht gebaut.

d. England.

In England wurde 1825 zwischen Darlington und Stockton die erste Bahn der Welt eröffnet; 1830 folgt die Linie Liverpool-Manchester, 1838 London-Birmingham-Liverpool, 1841 London-Bristol, 1844 London-Dover u. s. w. Die erste Ueberstürzung im Eisenbahnbau trat bereits zu Anfang der dreißiger Jahre nach den ersten Erfolgen der liverpool-manchester Bahn ein. Von 1836 bis 1844 nahm der Eisenbahnbau einen ruhigen Fortgang. Dann aber wurde bis 1846 die Genehmigung zum Bau von über 13000 km nachgesucht und ertheilt. Für ein solches Uebermaß von Verkehrsmitteln lag selbst bei englischen Verhältnissen zur damaligen Zeit ein Bedürfniß nicht vor, und obgleich der Bau vieler Linien unterblieb, so geriethen doch die zur Ausführung gelangenden Bahnen bereits nach kurzer Zeit in einen bedenklichen Nothstand. Die alten und neuen Bahnen stritten sich um den verhältnißmäßig schwachen Verkehr, wobei die lebensfähigeren älteren und größeren Bahnen obsiegten und die kleineren Bahnen zu günstigen Bedingnngen übernahmen, bis schließlich nur noch 12 größere Bahnen den Wettbewerb gegen einander fortführten.

Letztere bauten das Bahnnetz weiter aus, theils um das benachbarte Gebiet zu erschließen, theils aber auch, um den Wettbewerb mit mehr Erfolg betreiben zu können. Erst zu Anfang der sechziger Jahre stellten die größeren Bahnen den Wettbewerb ein und theilten sich in den Verkehr.

1845 besaß England 4080 km, 1865 21390 km, 1873 25890 km und 1878 27900 km.

Von 1845	bis 1850	wurden durchschnittlich jährlich	1300 km.
„ 1851	„ 1865	„ „ „	445 „
„ 1866	„ 1873	„ „ „	558 „
„ 1874	„ 1878	„ „ „	410 „

gebaut. —

e) Schweiz.

In der Schweiz wurden eröffnet:

1847 Zürich-Baden, 1856 Romanshorn-Zürich, 1857 Schaffhausen-Winterthur, 1858 Zürich-Baden-Aarau der Nordostbahn; 1856 Winterthur-

Rorschach, 1858 Rorschach = Sargans = Chur, 1859 Sargans = Zürich=Glarus der vereinigten Schweizerbahnen; 1858 Basel = Olten = Herzogenbuchsee = Biel, 1859 Olten=Aarburg=Luzern, Aarburg = Bern = Thun der schweizerischen Centralbahn; 1860 Biel = Neuchatel=Genf, 1862 Genf=Lausanne=Bern der westschweizerischen Bahnen.

f) Italien.

In Italien wurden folgende Linien eröffnet: 1839 Neapel=Portici, 1840 Monza=Mailand, 1842 Venedig=Padua, 1844 Neapel=Capua, 1849 Padua=Verona, 1853 Novara = Alessandria = Genua, 1857 Verona = Mailand, 1859 Novara=Mailand=Piazenza=Parma=Modena=Bologna, Tourin=Novara=Mailand=Verona, Verona=Avio (gegenüber Ala der österreichischen Südbahn). Rom erhielt erst 1863 Verbindung mit Neapel und 1867 mit Ober=Italien. Erst nach erfolgter Herstellung eines einigen Königreichs Italien traten geordnete Zustände in den Eisenbahn=Verkehrsverhältnissen ein.

g) Oesterreich.

In Oesterreich=Ungarn nnd den Donauländern gelangten zur Eröffnung: 1837/38 Wien=Gänserndorf, 1839 Gänserndorf=Ludenburg=Brünn, 1841 Ludenburg=Prerau=Olmütz der Ferdinands=Nordbahn; 1841 Wien=Wiener=Neustadt, 1844 Mürzzuschlag=Bruck=Graz, 1846 Graz=Marburg=Pragerhof der österreichischen Südbahn; ferner Gran=Nana=Pest, 1847 Pest=Czegled der österreichischen Staatsbahn; Prerau=Oderberg der Kaiser=Ferdinands=Nordbahn; 1848 Gänserndorf=Marchegg=Preßburg der österreichischen Staatsbahn; 1849 Pragerhof=Laibach der Südbahn; 1850 Preßburg=Grau=Nana, 1851 Brünn=Prag = Bodenbach, 1854 Czegled = Szegedin, 1857 Szegedin = Temesvar der österreichischen Staatsbahn; in letzterem Jahre stellte die Südbahn über die 1854 vollendete Semmeringbahn die Verbindung mit Triest her; 1856 Oderberg=Krakau der Kaiser=Ferdinands=Nordbahn; 1860 Wien=Linz=Salzburg der Kaiserin = Elisabethbahn; 1861 baute dieselbe Bahn bis Passau, die Südbahn von Pragerhof bis Pest und die galizische Carl=Ludwigsbahn von Krakau bis Lemberg; 1867 wurde die Linie Kufstein Insbruck=Trient=Ala=Verona, 1870 Lemberg=Chernowitz=Jassy, 1871 Prag=Eger=Hof, 1872 Lemberg=Brody=Podwoloczyska=Odessa und Jassy=Galatz=Braila=Bukarest, 1877 Jassy=Odessa und 1879 Temesvar=Bukarest fertig gestellt.

Als zu Anfang der vierziger Jahre der von Gesellschaften begonnene Eisenbahnbau in Deutschland in's Stocken gerieth, ging man auch in Oesterreich zum Bau von Staatsbahnen über. 1841 wurde beschlossen, im Norden von Brünn bezw. Olmütz im Anschluß an die Kaiser=Ferdinands=Nordbahn — direkt von Wien nach Olmütz durfte wegen des alsdann gegen die Nordbahn eröffneten Wettbewerbs nicht gebaut werden — über Prag bis Bodenbach zum Anschluß an die sächsische Staatsbahn, im Osten von Wien nach Pest zu bauen und im Süden die bereits von Gesellschaften in Angriff genommenen einzelnen Linien anzukaufen und solche bis Triest auszudehnen. Letztere Linie sollte dem Lande eine Verbindung mit dem eigenen Seehafen verschaffen; dieselbe war aber auch dazu bestimmt, den Verkehr zwischen dem Morgen= und Abendlande, welcher nach damaliger Ansicht nach Einführung

der Eisenbahnen wieder wie früher den Weg über Land einschlagen würde, über österreichisches Gebiet zu leiten. In der Bauurkunde der Südbahn war ausdrücklich die Bedingung gestellt, daß für den überseeischen Verkehr ab Triest ganz besonders billige Einfuhrtarife erstellt werden mußten. Die Linie bis Pest wurde 1850, bis Bodenbach 1851 und bis Triest 1857 gebaut.

1855 überließ der Staat, als dieser durch den orientalischen Krieg in Geldverlegenheiten gerathen war, die nördliche und östliche Staatsbahnlinie der österreichischen Staatsbahn-Gesellschaft, welcher 1858 auch die südliche Linie übertragen wurde. Der weitere Ausbau des Bahnnetzes wurde nunmehr fast ausschließlich von Gesellschaften vorgenommen, welche sich bezüglich des Bahn-Betriebes nach der 1851 erschienenen Betriebsordnung und bezl. des Bahnbaues nach dem 1854 erlassenen Concessionsgesetz zu richten hatten.

Oesterreich war nur schwer zur Herstellung der Eisenbahnverbindungen mit Deutschland zu bewegen. Die Anschlüsse an die oberschlesische Bahn bei Oderberg und Oswiecim und an die sächsische Bahn bei Bodenbach waren für den Durchgangsverkehr mit den deutschen Seehäfen zur Nothwendigkeit geworden. Zur Herstellung weiterer Anschlüsse behufs Belebung des Wechselverkehrs zeigte sich Oesterreich erst 1858/59 bereit, als es ernstliche Schritte unternahm, seinen Eintritt in den Zollverein gegen den Willen Preußens durchzusetzen und in Deutschland das auf den Schlachtfeldern Italiens eingebüßte Ansehen wieder zu erlangen. Um die übrigen Staaten auf seine Seite zu bringen, gestattete Oesterreich nunmehr weitere Anschlüsse an die sächsischen und bayerischen Bahnen. So wurde 1859 von der süd-norddeutschen Verbindungsbahn ab Pardubitz an der nördlichen Linie der Staatsbahngesellschaft bis Reichenberg zum Anschluß an die sächsische Staatsbahn gebaut. Die Anschlüsse an die bayerische Staatsbahn wurden von der Kaiserin-Elisabethbahn ab Wien über Linz 1860 in Salzburg und 1861 in Passau hergestellt.

Der wiener Verkehr nahm nunmehr den Weg nach dem Rheine und Frankreich nicht mehr über Breslau bezw. Bodenbach, sondern über die neue oesterr.-bayerische Linie. Außerdem war bereits 1846 der freie Handelsverkehr mit Krakau durch die Einverleibung dieses Freistaates mit Oesterreich beseitigt, die krakau-oberschlesische Bahn war 1851 vom österreichischen Staate übernommen und 1856 die direkte Verbindung derselben mit der Kaiser-Ferdinands Nordbahn hergestellt worden, so daß auch der galizisch-russische Verkehr fortan möglichst über die österreichisch-sächsische und 1862 nach Fertigstellung der böhmischen Westbahn Prag-Fürth i. W. über die österreichisch-bayerischen Bahnen nach dem Westen geleitet wurde.

Nach dem Kriege mit Preußen trat in den Eisenbahn-Verhältnissen eine Wendung ein. Im Frieden zu Prag hatte sich Oesterreich verpflichten müssen, seine Grenzen für Eisenbahn-Verbindungen auch Preußen gegenüber zu eröffnen. Die Länder der ungarischen Krone erhielten ihre eigene Verfassung und Verwaltung, welcher auch die Eisenbahnen Ungarns unterstellt wurden. 1867 wurde durch Gesetz bestimmt, daß die bestehenden Eisenbahnen beider Länder nach gleichen Grundsätzen verwaltet und neue Bahnen nach gleichartigen Bau- und Betriebs-Vorschriften eingerichtet

werden sollten. (Eisenbahn = Betriebs = Ordnung und das Vereins = Betriebs= Reglement).

1866 hatte sich bei der Mobilmachung die Unzulänglichkeit der Eisenbahnverbindungen mit dem Norden recht fühlbar gemacht, weshalb man nach dem Kriege darauf bedacht war, die noch vorhandenen Lücken möglichst schnell auszufüllen.

Man gelangte überhaupt auch in Regierungskreisen zu der Einsicht, daß ein weiteres Fernbleiben vom wirthschaftlichen Leben auch ein weiterer Rückgang desselben zur Folge haben müsse. Dieser Erwägung verdankte man hauptsächlich den Abschluß von Handelsverträgen mit andern Ländern und die Freigabe des Eisenbahnbaues im eigenen Lande, welcher bis dahin unter dem Verbot der Herstellung von Bahnen zum Zwecke des Wettbewerbs sehr gelitten hatte.

Nach langem vergeblichem Bemühen erhielt die Staatsbahn=Gesellschaft 1866 die Genehmigung zur Herstellung einer selbstständigen Verbindungslinie zwischen ihrer südlichen und nördlichen Linie, worauf 1870 die Linie von Wien über Stadlau nach Marchegg zum Anschluß an die ungarische Linie und über Staatz nach Brünn zum Anschluß an die nördliche Linie eröffnet wurde.

Die Südbahn baute 1867 von Innsbruck über Franzensfeste nach Ala zum Anschluß an die italienischen Bahnen und erleichterte Venedig den Wettbewerb auf dem deutschen Markte.

Als 1870 der Staat die wiener Verbindungsbahn den 6 in Wien einmündenden und zum Theil noch im Bau begriffenen Gesellschaftsbahnen überließ, wurde dem Wettbewerb nach allen Seiten die Thore geöffnet. Die Kaiser Franz=Josefbahn ging 1871 über Gmünd nach Prag und 1872 über Budweis, Pilsen bis Eger vor und nahm den Wettbewerb gegen die Staatsbahn=Gesellschaft und Kaiserin Elisabethbahn auf. Gleichzeitig baute die Kronprinz Rudolfbahn 1868/73 im Wettbewerb gegen die Südbahn von Valentin über Selzthal, Villach, Tarvis nach Laibach, mit Anschluß an die wien=triester Linie der Südbahn. Die Kaiserin Elisabethbahn kürzte 1871 den Weg nach München=Augsburg durch die direkte Linie Wels=Simbach ab; 1872 stellt dieselbe Bahn durch den Umbau der von Linz nach Budweis und Gmünden führenden alten Pferdebahnlinie in eine Eisenbahn mit gewöhnlicher Spurbreite für den Maschinenbetrieb die Verbindung zwischen der Kaiser Franz=Josefbahn und der Kronprinz Rudolfbahn her. Hierdurch sollte der Wechselverkehr zwischen Südösterreich einerseits und Böhmen und Norddeutschlands andererseits von der wiener Linie abgelenkt werden.

Die österreichische Nordwestbahn baute für den wien=böhmischen und norddeutschen Verkehr 1872 von Wien über Znaim, Deutschbrod nach Pardubitz und Jungbunzlau die vierte Linie, welche von Deutschbrod aus 1873 bis Prag und 1874 bis Außig, Tetschen, Mittelgrund zum Anschluß an die sächsische Staatsbahn ausgedehnt wurde.

An die vier großen Linien (Kaiser Ferdinands=Nordbahn, die nördliche Linie der Staatseisenbahn=Gesellschaft, die Nordwestbahn und Kaiser Franz=Josefbahn) hatten sich im Norden eine große Anzahl kleinere Bahnen

angeschlossen, welche theilweise zur weiteren Erschließung der böhmischen Kohlen- und Erzlager, theilweise aber auch dazu bestimmt waren, die für den Wechselverkehr noch fehlenden Anschlüsse an die sächsischen und preußischen Bahnen herzustellen. Die bereits erwähnte südnorddeutsche Verbindungsbahn baute 1875 den weiteren Anschluß nach Seidenberg an die berlin-görlitzer Bahn. Die turnau-craluper Bahn baute 1865 von Cralup im Anschluß an die Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft über Jungbunzlau, Backow nach Turnau zum Anschluß an die südnorddeutsche Verbindungsbahn; die böhmische Nordbahn von Backow über Böhmisch-Leipa in nördlicher Richtung 1869 nach Warnsdorf und 1873 nach Ebersbach und in westlicher Richtung 1869 nach Bodenbach, Tetschen; die mährisch-schlesische Nordbahn 1870 von Brünn über Olmütz nach Sternberg an der mährischen Grenzbahn; die mährische Grenzbahn 1874 von Sternberg bis Lichtenau zum Anschluß an die oberschlesische Bahn bei Mittelwalde, worauf der schlesische Verkehr mit Süddeutschland und der Schweiz über die böhmischen und bayerischen Bahnen geleitet wurde. Die mährisch-schlesische Centralbahn baute von Olmütz 1872 nach Jägerndorf und 1875 nach Ziegenhals zum Anschluß an die oberschlesische Bahn. Links von der Elbe und Moldau baute die aussig-teplitzer Eisenbahn 1858 nach dem Kohlengebiet von Aussig bis Teplitz, 1867 bis Dux, 1870 bis Komotau und Schwaz. Die buschtehrader Bahn (die alte Pferdebahn Prag-Lana) ging von Prag bezw. Cralup in Richtuug Komotau nach dem Kohlengebiet vor und wurde 1871 bei Franzensbad, Eger, 1872 bei Weipert und 1875 bei Reitzenstein an die sächsische Staatsbahn angeschlossen. Durch diese Linie erhielt der galizisch-ungarisch-österreichische Verkehr mit Mittel-Deutschland eine bedeutende Abkürzung. Im Kohlengebiet baute ferner die dux-bodenbacher Bahn 1871 von Dux über Teplitz nach Bodenbach und 1872 von Ossegg nach Komotau, die prag-duxer Bahn 1873 von Prag über Obernitz nach Dux; die österreichische Nordwestbahn kürzte 1875 die Verbindung zwischen dem böhmischen und schlesischen Kohlengebiet ab durch die Linie Prag-Königgrätz-Wichstadt (Grenze gegen Mittelwalde).

Die 1873 eröffnete pilsen-priesener Bahn ebnete den Weg von dem Kohlengebiete nach dem Süden und baute 1877 die Abkürzungslinie für den südösterreich-böhmischen Verkehr von Pilsen nach Eisenstein zum Anschluß an die bayerische Bahn. Die Südbahn hatte 1871 von Villach nach Franzensfeste zum Anschluß an die tyroler Linie gebaut, worauf seitens der Kaiserin Elisabethbahn 1875 die salzburg-tyroler Bahn von Salzburg über Hallein, Bischofshofen nach Wörgl und von Bischofshofen nach Salzthal und seitens der Kronprinz Rudolfbahn 1877 die Salzkammergutbahn von Steinach-Irding nach Schärding eröffnet wurde.

Ungarn hatte inzwischen ebenfalls sein Bahnnetz bedeutend erweitert und vervollständigt. Unter andern hatte die Südbahn bereits 1861 von Pragerhof über Kanizsa, Stuhlweißenburg nach Pest und 1865 von Wr. Neustadt nach Kanizsa gebaut. Die Theißbahn war 1860 von Czegled aus über Debreczin nach Kaschau vorgegangen. 1872 wurde die kaschau-ruttek-oderberger Bahn und die nördliche Linie der ungarischen Staatsbahn von Pest nach Ruttek eröffnet, wodurch Ungarn direkten Anschluß mit

Norddeutschland erhielt. Die ungarische Westbahn baute 1871/73 von Raab bezw. Stuhlweißenburg über Steinamanger nach Gratz. 1873 stellte die südliche Linie der ungarischen Staatsbahn eine selbstständige Verbindung für Ungarn mit dem Hafen Fiume am adriatischen Meere her, welcher von nun an den Wettbewerb mit Triest aufnahm. In demselben Jahre wurde die Donau-Drau-Eisenbahn und die östliche Linie der ungarischen Staatsbahn Kronstadt-Großwardein eröffnet, die erstere im Westen, die letztere im Osten an die bereits 1871 vollendete alföld-fiumer Bahn (Großwardein-Szegedin) anschließenbend. 1877 wurde die erste ungarisch-galizische Bahn und 1878 die Waagthalbahn vollendet.

In Oesterreich hat somit auch jede einzelne Bahn sich für den Wettkampf einrichten müssen und zur bessern Durchführung desselben sich einem geeigneten Kampfgenossen in Norddeutschland angeschlossen.

Nachdem 1866 in Oesterreich die Staatsbahngesellschaft den Bau von Linien zum Zwecke des gegenseitigen Wettbewerbs im eigenen Innern begonnen hatte, war, wie wir gesehen haben, allerseits der Bau von Kampflinien in Angriff genommen worden. Die österreich-ungarischen Bahnen umfaßten 1857: 3640 km, 1867: 6600 km und 1873: 15 704 km wovon annährend zwei Drittel auf Oesterreich entfallen. In den ersten 16 Jahren waren somit

durchschnittlich jährlich 228 km in den 10 folgenden Jahren
" " 296 " und in den Jahren 1867/73
" " 1516 " gebaut worden.

In den letzten 6 Jahren wurden allein 9100 km gegen 6600 km in den 25 vorhergehenden Jahren fertig gestellt.

In Oesterreich waren in der nach Freigabe des Wettbewerbes eingetretenen Kampfzeit von 1867 bis 1873 bedeutend mehr Eisenbahnen entstanden, als in Deutschland, wo in derselben Zeit ebenfalls der Wettkampf am stärksten entbrannte. In ersterem Lande war aber der Verkehr im Innern bei weitem nicht so stark, wie in letzterem. Es ist wohl zu berücksichtigen, daß der überseeische Verkehr Oesterreichs zum weitgrößten Theil über die deutschen und holländischen Seehäfen geleitet wurde und somit für die ganze Länge der deutschen Eisenbahnen Durchgangsverkehr war, während der deutsche überseeische Verkehr österreichisches Gebiet fast gar nicht berührt.

Die nachtheiligen Folgen der Ueberstürzung im Eisenbahnbau zeigten sich denn auch zuerst in Oesterreich. Die starke Vermehrung der Erzeugung führte 1873, als nach der Eröffnung der meisten unfruchtbaren Kampflinien die Nachfrage nach Gegenständen für den Eisenbahnbedarf plötzlich stark abnahm, zu einem allgemeinen Zusammensturz der während der letzteren starken Eisenbahn-Bauzeit neu gegründeten gewerblichen Unternehmungen. Die im Frühjahr 1873 in Wien am verkehrspolitischen Himmel so plötzlich aufgestiegene schwarze Wolke zog auch über ganz Deutschland und richtete die in trügerischen Hoffnungen auf einen dauernden Bestand der leider nur auf kurze Zeit so üppig emporgeschossenen Verkehrsblüthen gegründeten geschäftlichen Unternehmungen zu Grunde.

Dieselben Erscheinungen, wie wir solche in Preußen haben entstehen sehen, zeigten sich auch in Oesterreich. Die größeren Bahnen nahmen kleinere Bahnen mit geeignetem Anschlusse in Besitz und suchten in jeder Beziehung an den Ausgaben zu sparen. Der Wettbewerb wurde nach Möglichkeit eingestellt und die Güterbeförderung durch besondere Vereinbarungen sowohl zwischen den einzelnen Bahnen Oesterreichs und Ungarns und wiederum zwischen den Bahnen Oesterreichs und Ungarns einerseits und den Bahnen Deutschlands andererseits geregelt.

Trotz aller Maßnahmen ging der Verkehr, mit Ausnahme auf den zur Erschließung der Güterquellen in Böhmen gebauten Bahnen, immer mehr zurück, sodaß der österreichische Staat, welcher für die meisten Bahnen Zinsbürgschaften übernommen hatte, für die nothleidenden Bahnen bedeutende Fehlbeträge decken mußte. Die natürliche Folge hiervon war die Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen, welche durch die Uebernahme des Betriebes auf denselben eingeleitet wurde.

Für die vom Staate ausgeschriebenen Bahnbauten waren Bewerber nicht mehr zu gewinnen, weshalb neue Bahnen auf Staatsrechnung gebaut werden mußten.

h) Rußland.

In Rußland entstand 1838 die erste Bahn zwischen St. Petersburg und Zarskoje-Selo; 1848 folgte die warschau-wiener Bahn ab Warschau bis Granika, 1851 die große russische Bahn von Petersburg bis Moskau; 1859 erhielt die warschau-wiener Bahn in Sosnovice Anschluß an die oberschlesische Bahn und Riga Verbindung mit Dünaburg; 1862 wurde die warschau-bromberger Bahn in Alexandrowo an die preußische Ostbahn angeschlossen, die große russische Bahn von Petersburg über Dünaburg-Landwarowo einerseits bis Eydtkuhnen, andererseits bis Warschau eröffnet und die Linie Moskau-Nischni-Nowgorod fertig gestellt. Außerdem wurden noch folgende wichtige Linien eröffnet: 1869 Moskau-Kursk-Asow, 1871 Warschau-Moskau und Warschau-Witebsk-Orel-Zarizyn (im Wolgagebiet), 1872 Moskau-Kursk-Charkow-Odessa, 1873 Grajewo-Warschau-Odessa.

Vor 1866 hatte der Eisenbahnbau also ebenfalls wenige Fortschritte gemacht; im Durchschnitt waren noch nicht ganz 140 km jährlich fertig gestellt worden. Von 1866 bis 1873 wurden dagegen jährlich durchschnittlich 1600 km gebaut. In letzterem Jahre betrug das Bahnnetz bereits 16800 km, darunter über 16000 km Gesellschaftsbahnen.

Man war auch in Rußland darauf bedacht gewesen, den Verkehr möglichst den eigenen Linien zuzuwenden und denselben von den Bahnen der Nachbarländer fern zu halten. Namentlich wurde die Ein- und Ausfuhr über die russischen Häfen an der Ostsee und am schwarzen Meere sehr begünstigt, zum Nachtheile der bis dahin viel benutzten preußischen Ostseehäfen.

i) Dänemark.

In Dänemark wurden eröffnet: 1847 Kopenhagen-Roskilde, 1856 Roskilde-Korsör, 1871 Vamdrup-Frederikshavn.

k) Schweden.

In Schweden-Norwegen wurden 1851 die ersten Eisenbahnlinien eröffnet: Die Hauptlinien wurden wie folgt durchgeführt: 1862 Stockholm-Goteburg, 1864 Malmoe-Goteburg, 1874 Malmoe-Stockholm, 1879 Malmoe- bezw. Stockholm-Christiania.

Nach dem Auslande führten somit die folgenden Anschlußlinien:

1. 1843 Köln-Aachen-Brüssel-Antwerpen (London), 1846 Aachen-Lüttich-Valenciennes-Paris, 1852 bis Bordeaux, 1864 bis Madrid.
2. 1847 Breslau-Myslowitz-Krakau, 1861 Krakau-Lemberg, 1870 Lemberg-Chernowitz-Jassy, 1872 Jassy-Galatz-Braila-Bukarest; ferner 1872 Lemberg-Tarnopol-Podwolozyska-Odessa, 1873 Lemberg-Brody-Radsiwilow-Moskau-Petersburg, 1877 Jassy-Odessa.
3. 1848 Breslau-Oderberg-Brünn-Wien, 1850 Wien-Pest-Czegled, 1857 Szegedin-Temesvar, 1879 Temesvar-Bukarest.
4. 1851 Dresden-Bodenbach-Prag-Wien, 1857 Wien-Triest.
5. 1852 Straßburg-Nanzig-Paris-Le-Havre.
6. 1853 Mannheim-Kaiserslautern-Neunkirchen-Metz-Paris, 1855 Lyon-Marseille.
7. 1856 Köln-Emmerich-Zevenaar-Amsterdam-Rotterdam, bezw. Köln-Cleve-Zevenaar.
8. 1859 Basel-Bern, 1860 Neuchatel-Genf, Lyon-Marseille.
9. 1860 München-Kufstein, 1867 Innsbruck-Ala-Verona-Venedig und Verona-Mailand-Turin-Genua-Bologna.
10. 1861 Nürnberg-Passau-Wien.
11. 1862 Königsberg-Eydtkuhnen-Petersburg-Moskau-Nischni-Nowgorod.
12. 1862 Danzig-Bromberg-Thorn-Alexandrowo-Warschau, 1871 Warschau-Moskau und Warschau-Witebsk-Orel-Zarizyn (a. d. Wolga).
13. 1865 Salzbergen-Zütphen-Arnheim-Rotterdam.
14. 1866 Venlo-Rotterdam.
15. 1866 Flensburg-Vamtrup-Frederikshavn.
16. 1873 Königsberg-Lyck-Prostken-Grajewo-Warschau-Odessa.
17. 1877 Danzig-Marienburg-Mlawka-Warschau u. s. w.

Im Allgemeinen ist man in den Nachbarländern beim Bau der Eisenbahnen von denselben Gesichtspunkten ausgegangen, wie in Deutschland.

Die ersten Linien waren hauptsächlich für den Personen-Verkehr bestimmt, wie z. B. Amsterdam-Haag, Paris-St. Germain, Paris-Versailles, Neapel-Portici, Mailand-Monza, Zürich-Baden, Wien-Laxenburg-Gloggnitz, St. Petersburg-Zarskoje-Selo, Kopenhagen-Roskilde.

Die demnächst folgenden Hauptlinien wurden für den Handel vorgesehen und verbanden die großen Verkehrsplätze im Innern mit einander und mit den Hafenplätzen, sowie mit den Städten der Nachbarländer. Die Richtung des überseeischen Verkehrsstromes hatte in den meisten Fällen auch die Richtung der Haupteisenbahnlinien bestimmt, welche fast sämmtlich von den inländischen Handelsgebieten nach den Seeplätzen führten.

10. Die Verbände.

Die Fertigstellung der ersten Eisenbahnanschlüsse in Deutschland hat sich trotz des in den vierziger Jahren eingetretenen Rückschlages verhältnißmäßig schnell vollzogen. Durch den ersten von der nürnberg-fürther Bahn gegebenen Anstoß zum Eisenbahnbau waren nur einzelne von einander unabhängige Verbindungen zwischen größeren Verkehrsplätzen hervorgerufen worden, wie z. B. zwischen Leipzig und Dresden, Berlin und Potsdam, Düsseldorf und Elberfeld, München und Augsburg, Berlin und Frankfurt a. d. Oder. Der Anstoß zu der großen Eisenbahn-Verkehrsbewegung ging dagegen von Westen aus, wo die belgischen Bahnlinien nach dem Rheingebiet hinzielten.

Die belgischen Häfen waren in ihren direkten Handelsverbindungen mit den gewerbreichen Rheinlanden bis dahin durch die hohen Landfrachten und auf dem Umwege über Holland durch die von diesem Lande der Beförderung zu Wasser bereiteten Schwierigkeiten den holländischen Häfen gegenüber benachtheiligt gewesen. Belgien war deshalb in richtiger Würdigung der Bedeutung der Eisenbahnen darauf bedacht, diese Nachtheile durch die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Antwerpen und dem Rheinlande über Brüssel, Aachen nach Köln zum Anschluß an die etwa von dort weiterzuführenden Bahnen zu beheben. Während Holland auf die Ueberlegenheit seiner Wasserstraßen vertraute und durch Aufhebung der Rheinzölle den Wettbewerb mit den Eisenbahnen aufnehmen zu können glaubte, hielten Hamburg und Bremen ihre Handelsbeziehungen mit dem Rheingebiete für doppelt gefährdet, weil letzteres außer von Holland auf dem Wasserwege nunmehr auch von Belgien auf dem Schienenwege billiger bedient werden konnte. Man drängte deshalb in Hamburg auf Herstellung einer Eisenbahn von Hamburg nach dem Wesergebiet über Braunschweig, Hannover nach Minden zum Anschluß an die Rhein-Weserbahn über Hamm-Dortmund nach Duisburg, Düsseldorf und Köln.

Gegen diesen Plan richtete sich jedoch der hannover'sche Staat, welcher glaubte, wiederum nur seine Vortheile ins Auge fassen zu müssen, und beschloß, die Bahn von Harburg aus zu bauen. Hamburg betrieb nun seinerseits den Bau einer Bahn von Hamburg über Wittenberge, einerseits nach Berlin und andererseits nach Magdeburg, um demnächst von hier aus den Anschluß nach dem Rheingebiet zu erlangen.

Magdeburg, welches auch von Leipzig aus um eine Verbindungsbahn zwischen diesen beiden Städten angegangen wurde, befand sich in großer Besorgniß über seine nunmehr gefährdete Herrschaft an der Elbe. Diese Stadt hatte bereits durch die Aufhebung des Stapelrechts eine Einbuße erfahren, indem ein Theil des Zwischenhandels an direkte Geschäftsverbindungen Hamburgs mit Sachsen, Thüringen verloren gegangen war. Von einer die Elbe entlang führenden Eisenbahn befürchtete Magdeburg erst recht eine Schädigung seines Handels und war deshalb anfangs gegen den Bau derselben, mußte aber später beim Auftauchen des Planes einer direkten Verbindung zwischen Hamburg und Leipzig-Dresden über Berlin, sich doch dazu entschließen.

Durch die Fortschritte Frankreichs im Eisenbahnbau auf dem linken Rheinufer wurde die Erledigung der von der badischen Regierung dem Landtage gemachten Vorlage, betreffend die Bewilligung der Gelder für den Bau der Bahn Mannheim-Basel, beschleunigt, weil man befürchtete, der rheinische Durchgangsverkehr würde ganz den linksrheinischen Bahnen zufallen.

Württemberg suchte, um den Durchgangsverkehr zwischen dem Rhein- und Donaugebiete nicht zu verlieren, bezw. um der Main-Donaulinie über Frankfurt a. M.-Bamberg zuvor zukommen, den Bau der Bahn von den badischen Hafenplätzen nach Bayern über Ulm zu beschleunigen.

Die kurhessische Regierung, welcher die Post schon zu schnell durch's Land fuhr, ohne daß die Reisenden viel zu verzehren brauchten, würde sich wohl schwerlich zum Bau einer Eisenbahn entschlossen haben, wenn nicht die Gefahr einer Ablenkung des ganzen mitteldeutschen Verkehrs mit Süddeutschland von der hessischen Linie auf die sächsisch-bayerische Linie vorhanden gewesen wäre.

Breslau bezw. die oberschlesische Bahn suchte sogar, als sie selbst die Mittel nicht aufbringen konnte, die Hülfe des Staates nach, um die Herstellung des Anschlusses mit Krakau und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu beschleunigen, weil drüben die Absicht vorlag, durch eine Linie über Prag nach Bodenbach den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Norddeutschland andererseits von der schlesischen Linie auf die sächsische Linie abzulenken.

Die österreichischen Bahnen beschleunigten den Bau der vorgenannten Linie und deren Verlängerung nach dem adriatischen Hafen Triest, in der Absicht, den Verkehr zwischen dem Morgen- und Abendlande über österreichisches Gebiet zu leiten. Die übrigen mitteleuropäischen Staaten strebten ebenfalls nach einer Schienenverbindung von den südeuropäischen Häfen nach den nordwesteuropäischen Häfen, um den vorerwähnten Durchgangsverkehr ihrem Gebiete zuzuführen.

Auch Rußland trachtete nach selbstständigen Verbindungen mit seinen Seehäfen und baute 1859 bis Riga und 1872 bis Odessa.

Das waren die ersten Hauptzüge in dem großen Eisenbahn-Verkehrswettstreit.

Der Kampf um die Vortheile der Eisenbahnen hatte somit bereits vor der Eröffnung des Betriebes auf denselben mit den ersten Anfängen des Eisenbahnbaues begonnen. Schon die Furcht, andere Eisenbahn-Unternehmungen möchten ihnen im eigenen Gebiet zuvorkommen, trieb die großen Handels- und Verkehrsplätze zur Eile an, und Zug um Zug wurde mit der Gegenlinie die eigene Linie eröffnet und in den Kampf geführt.

Die vorerwähnten in Richtung der alten Verkehrsstraßen angelegten Hauptlinien des ersten großen deutschen Eisenbahnnetzes bildeten den Brennpunkt des Wettstreites, und die sämmtlichen seitdem eröffneten Abkürzungs- und Zwischenlinien, mit Ausnahme der zu Zwecken der Erschließung der Güterquellen bestimmten Linien, wurden von diesen Hauptlinien beim Vorgehen gegen die Gegenlinien lediglich als Verstärkung herangezogen.

Die erste große Vereinigung von Eisenbahnen hatte, wie wir bereits erwähnt haben, 1845 zwischen einer Gruppe von 6 mitteldeutschen Eisen-

bahnen stattgefunden und bezweckte die Beseitigung des Mitbewerbes der Frachtfuhrunternehmer und Vermittler des Güterversandes.

Nachdem 1846 die niederschlesisch = märkische, berlin = hamburger und berlin=potsdam=magdeburger Bahn mit den ersten 6 Bahnen Verbindung erhielten, bildeten diese Bahnen auf Veranlassung der berlin=stettiner Bahn einen Verein preuß. Eisenbahn=Direktionen, aus welchem 1847, in welchem Jahre der Anschluß mit den rheinischen Bahnen über Braunschweig, Hannover, Minden erreicht wurde, auf den Hauptversammlungen in Köln und Hamburg der Verein deutscher Eisenbahn = Verwaltungen hervorging, welchem anfangs 40 Bahnen angehörten und dem später auch die süddeutschen und österreichischen Bahnen beitraten.

In diesem Vereine, in welchem sich Freund und Feind, jeder zur Wahrung seines eigenen Vortheils, zusammen gefunden hatten, traten bald die vorangedeuteten Gegenströmungen der Verkehrsinteressen zu Tage, so daß der Wirkungskreis des Vereins auf Gegenstände und Einrichtungen allgemeiner Natur beschränkt werden mußte, welche allen Vereinsbahnen gleichmäßig zu gut kamen, durch welche aber keine derselben in der freien Verkehrsbewegung behindert wurde.

Weitergehende gemeinnützige Einrichtungen konnten schon wegen der unter dem alten deutschen Bunde vorliegenden verwickelten politischen Verhältnisse nicht herbeigeführt werden. Wie im Bundestag und Zollverein, so waren auch in den Hauptversammlungen des Vereins deutscher Eisenbahn=Verwaltungen die einzelnen Staaten als Vertreter der Staatsbahnen nur auf ihre eigenen Interessen bedacht. Außerdem hatten die in den einzelnen Staaten vorhandenen Gesellschaftsbahnen nach Maßgabe der Anzahl der Kilometer der von ihnen verwalteten Bahnen mit den Staatsbahnverwaltungen gleiches Recht und gleiche Stimme und konnten, wenn sie nur ein Zehntel der im Verein vertretenen Stimmen zusammen brachten, die durch neun Zehntel der Stimmen beschlossenen Anordnungen zu Fall bringen.

Die Aufgabe des Vereins deutscher Eisenbahnen war denn auch allgemein gehalten und bestand nach der Vereinsverfassung darin, durch gemeinsame Berathungen und einmüthiges Handeln den eigenen Vortheil und den der Verkehrswelt zu fördern. Die Thätigkeit des Vereins beschränkte sich deshalb auf die Ausarbeitung eines Vereins=Betriebs=Reglements, enthaltend die allgemeinen Bedingungen, unter welchen die Beförderung von Personen und Gütern auf den Vereinsbahnen erfolgen konnte und auf die Herausgabe des Regulativs über die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. In Folge des Uebergangs der Wagen auf fremde Bahnen wurden auch besondere Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs=Einrichtungen der Eisenbahnen erforderlich.

Die Mittel zur Wahrung der Selbstständigkeit im Eisenbahnverkehr und die Waffen zur Aufnahme und Durchführung des Eisenbahnverkehrs=Wettstreites: Die freie Bestimmungen über die Tarife, die Leitung des Verkehrs und die Einlegung von durchgehenden Personen= und Güterzügen, gaben die einzelnen Eisenbahn=Verwaltungen nicht aus der Hand. Ueber diese Punkte konnte nur im engeren Kreise mit den dieselben Ziele und

Vortheile verfolgenden Bahnen ein Einverständniß herbeigeführt werden. Zu diesem Ende wurde von den einzelnen Bahnen ein besonderer Verband innerhalb des Gebiets des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gebildet.

Wir unterscheiden hauptsächlich zwischen Verbänden für den Nachbarverkehr und solchen für den weit verzweigten Wechsel- und Durchgangs-Verkehr. Die Bestimmungen für den Nachbarverkehr waren in einem besonderen Uebereinkommen festgestellt, unabhängig von den Bestimmungen für den Wechsel- und Durchgangs-Verkehr in den größeren Verbänden. Es traten in Folge dessen Fälle ein, daß Bahnen sich über die Regelung des gegenseitigen Nachbarverkehrs in vollem Einverständniß befanden, während sich dieselben als Mitglieder von verschiedenen sich gegenüber stehenden größeren Verbänden heftig bekämpften, wie dies bei den vier großen rheinisch-westfälischen Bahnen der Fall war.

Im allgemeinen bezweckten die Verbände die Regelung des Personen- und Güter-Verkehrs nach und von den innerhalb ihres Gebiets gelegenen größeren Stationen.

Es kann unsere Aufgabe nicht sein, die Verbindungen zwischen den einzelnen Bahnen im Nachbar-Verkehr sämmtlich zu berühren. Es versteht sich von selbst, daß bei der Eröffnung einer neuen Linie, selbst wenn dieselbe hauptsächlich als Kampflinie für den weit verzweigten Wechselverkehr bestimmt war, die Vortheile derselben auch für den Binnen- und Nachbar-Verkehr ausgebeutet wurden, wobei jede Bahn den Verkehr in der Richtung nach der Nachbarbahn möglichst weit über ihre Linien führte. Wir wollen dagegen kurz die Hauptverbände berühren, welche in den Eingangs dieses Abschnitts erwähnten Richtungen den Verkehr auf dem großen Weltmarkte vermittelten.

Kaum war 1847 die Verbindung zwischen Leipzig, Magdeburg, Berlin, Bremen, Harburg und den Rheinlanden hergestellt, und die Unmöglichkeit einer Einigung über allgemein gültige Tarif- und Verkehrsbestimmungen in den ersten Versammlungen des Vereins deutscher Eisenbahnen zu Tage getreten, als auch schon 1848 behufs Bewältigung des Verkehrs zwischen den genannten großen Plätzen die erste Sondervereinigung, der norddeutsche Verband, gebildet wurde. Zu demselben gehörten die köln-mindener, hannoversche, braunschweigische, magdeburg-halberstädter, magdeburg-cöthen-halle-leipziger, berlin-potsdam-magdeburger und seit 1852 die leipzig-dresdener Bahn. Diese Bahnen bildeten durch Zusammenstellung der Tarifsätze ihres Binnen-Verkehrs je einen besondern Verbandstarif für den Personen- und Güter-Verkehr von und nach den größeren Stationen des Verbandsgebiets. Auf Grund dieses Tarifs und eines besondern für den Verband aufgestellten Bahn-Reglements erfolgte die direkte Personen- und Güterabfertigung von der Abgangsstation bis zur Bestimmungsstation. Der Verbandsgütertarif war in für alle Verbandsbahnen gleiche Güterklassen eingetheilt und enthielt besondere Sätze für Eilgut und Normalgut sowie ermäßigte Sätze für die einzelnen Massengüter. Für die Personen- und Güterbeförderung wurden möglichst direkt durchgehende Züge eingelegt, in welchen die Wagen bis zur Bestimmungs- bezw. bis zu den Uebergangsstationen durchlaufen konnten. Behufs Feststellung der Antheile der einzelnen Bahnen an Frachten und Fahrgeldern sowie an

Miethbeträgen für die gegenseitige Benutzung der Wagen im Verbandsverkehr wurde ein gemeinschaftliches Abrechnungsbüreau eingerichtet, welches der die Verwaltung des Verbandes leitenden Direktion der köln-mindener Bahn unterstellt war. Jede Bahn konnte durch das ihr zustehende Widerspruchsrecht gegen unliebsame Beschlüsse des Verbandes Verwahrung einlegen.

Der zweite Verband war der mitteldeutsche, welcher, nachdem im Juli 1851 die Eisenbahnverbindung zwischen Nord- und Süddeutschland von Leipzig über Hof nach Nürnberg, Augsburg, München fertig gestellt worden war, noch im August desselben Jahres von der thüringischen, Friedrich-Wilhelms-Nord- und Main-Weserbahn auf der Gegenlinie Halle- bezw. Leipzig-Kassel-Frankfurt a. M. für den Verkehr mit Süddeutschland gegründet wurde, bevor letztere Linie noch vollständig ausgebaut war (Langgöns-Gießen wurde erst am 15. Mai 1852 fertig gestellt).

Diesem Verbande traten außer den vorgenannten Bahnen noch bei: 1851 die berlin-hamburger, magdeburg-wittenberger, berlin-anhalter, magdeburg-cöthen-leipziger, leipzig-dresdener, Main-Neckar-, 1852 die lübeck-büchener und mecklenburgische und 1853 die württembergische Bahn, nachdem dieselbe in diesem Jahre durch die Linie Bruchsal-Bietigheim Anschluß an die badische Bahn erhalten hatte. Die Hauptstationen dieses Verbandes waren: Hamburg, Berlin, Braunschweig, Magdeburg, Dresden, Leipzig, Kassel, Frankfurt a. M., Mannheim, Karlsruhe, Basel, Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen. Die Verwaltung führte die thüringische Bahn.

Die Einrichtungen im mitteldeutschen Verbande waren im Allgemeinen dieselben wie im norddeutschen Verbande, mit dem Unterschiede, daß in letzterem jede Bahn ihre besonderen Frachtsätze einstellen und solche den Ausgaben, den Bau- und Betriebskosten, anpassen konnte, während in ersterem die Frachtsätze für sämmtliche Bahnen gleich waren und derart erstellt werden mußten, daß dieselben auch für die Bahn mit den höchsten Ausgaben einen angemessenen Reinerlös abwarfen. Der mitteldeutsche Verband erhielt in Folge dessen in den ermäßigten Klassen höhere Frachtsätze als der norddeutsche, weil sich in ersterem Verbande die Bahnen mit höheren Selbstkosten, wie die hessische Nordbahn, weigerten, über ihre Kräfte gehende Frachtermäßigungen eintreten zu lassen. Der ganze Verband war somit genöthigt, die hohen Sätze beizubehalten und stieß dadurch auf Schwierigkeiten bei Aufnahme des Wettbewerbs.

Die später entstandenen Verbände nahmen deshalb die Einrichtungen des norddeutschen Verbandes an, weil diese den Zwecken des eigentlichen Verkehrs mehr entsprachen, während jene mehr die Abwickelung der Verbandsabrechnungen erleichterte.

Mit dem 1. Januar 1852 folgte der Verband zwischen der berlin-hamburger, magdeburg-wittenberger, magdeburg-leipziger und sächsisch-bayerischen Staatsbahn einerseits und der bayerischen Staatsbahn andererseits, mit den Verbandsstationen Hamburg, Wittenberge, Magdeburg, Leipzig, Hof; Bamberg, Nürnberg, Fürth, Augsburg, Buchloe, München, später Bremen und Harburg, Nördlingen, Donauwörth, Kempten, und 1853 Lindau.

Als 1856 die Emshäfen Emden, Leer nach Fertigstellung der hannoverschen Westbahn Anschluß an das Eisenbahnnetz erhielten, kamen in demselben Jahre der ostfriesisch-thüringische Verband mit der hannoverschen West-, westfälischen Staats-, Friedrich-Wilhelms-Nord- und thüringischen Bahn, ferner der ostfriesisch-rheinische Verband mit der hannoverschen West-, westfälische Staats-, köln-mindener und bergisch-märkischen Bahn zu Stande, wodurch die genannten Seehäfen ebenfalls einerseits mit Leipzig und andererseits mit Köln in direkte Verbindung traten. Diese Verbände wurden im überseeischen Verkehr durch die neue Dampfschifffahrtslinie Hull-Leer unterstützt.

Die vorgenannten beiden Verbände und der rheinisch-bergisch-märkische Verband, welcher bereits 1851 zwischen der bergisch-märkischen und köln-mindener Bahn durch die Einlegung eines direkten Verbandszuges von Hagen nach Deutz für den Nachbarverkehr entstanden war, wurden 1863 zu einem Verbande, dem westfälischen Eisenbahn-Verbande, vereinigt.

Mittlerweile hatte sich die neue Verkehrsanstalt am Rhein Seite an Seite mit der Dampfschifffahrt, der bedeutendsten Mitbewerberin auf dem Beförderungsgebiete, vorgewagt. Nach Uebernahme der Verwaltung der köln-bonner und köln-crefelder Bahn durch die rheinische Bahn wurde 1859, nach Fertigstellung der rheinischen Bahnstrecke Coblenz-Bingen, der rheinische Verband gegründet, welchem die hessische Ludwigs-, Main-, Neckar-, pfälzische, badische und württembergische Bahn beitraten.

1863, nach Herstellung des Anschlusses in Passau, kam endlich der große süddeutsche Verband zu Stande, dem die nachfolgenden Bahnen beitraten: Die österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linie), die Kaiserin-Elisabeth-, bayerische Ost-, bayerische Staats-, württembergische Staats-, badische Staats-, Frankfurt-hanauer, hessische Ludwigs-, Main-Neckar-. saarbrücker und die pfälzischen Bahnen. 1865 trat die saarbrücker Bahn aus den Verbande aus und die böhmische Westbahn in denselben ein, sodaß ausschließlich nur die Bahnen der süddeutschen Staaten in diesem Verbande vertreten waren.

1865 wurde seitens der württembergischen, badischen, Main-Neckar-, Taunus- und nassauischen Bahn der rechtsrheinische Verband und 1872 seitens der elsaß-lothringischen, saarbrückener-pfälzischen und hessischen Ludwigsbahn einerseits und der frankfurt-hanauer, nassauischen und Taunusbahn andererseits, der süddeutsche Verband gegründet.

Die ersten Verbände mußten den Verkehr über die von den ersten Eisenbahnlinien bei der Aufsuchung der großen Verkehrsplätze beschriebenen weiten Umwege vermitteln. Man bewegte sich auf den Eisenbahnen noch, wie vordem der Fuhrunternehmer auf der Landstraße, im Kreislauf von Hamburg über Köln nach Frankfurt a. Main, Nürnberg und wieder von Leipzig einerseits über Wittenberge nach Hamburg und andererseits über Magdeburg, Braunschweig nach Köln.

Die nächsten Schritte der Eisenbahnen bezweckten die Herstellung der fehlenden direkten Verbindungen zwischen den Hauptverkehrsplätzen. Die Bahnen des einen Verbandes stellten an geeigneten Punkten mit den Bahnen des benachbarten Verbandes neue direkte Eisenbahnlinien her, um die Wege

abzukürzen und den Verkehr zu erleichtern; dann aber auch, um im Verkehr mit den weiter gelegenen Verkehrsgebieten eine, von den die direkten Verbindungen erschwerenden Vorbahnen unabhängige Linie zu erhalten.

Zuerst waren es die bei der Vertheilung des norddeutschen Verbandsverkehrs übergangenen berg.-märkische und westfälische Bahn, welche über Hamm bezw. Warburg-Kassel Verbindung mit der mitteldeutschen Verbandslinie suchten und 1853 mit der hessischen Nord- und thüringischen Bahn einen besonderen Verband, den thüringischen Verband, gründeten. Diesem Verbande traten 1855, nach Fertigstellung der berg.-märkischen Strecke Dortmund-Soest, die düsseldorf-elberfelder und aachen-düsseldorf-ruhrorter Bahn bei, so daß derselbe 1856, nachdem die thüringische Strecke Weißenfels-Leipzig eröffnet war, über eine von der norddeutschen Linie vollständig unabhängige, von Aachen über Düsseldorf, Soest, Kassel nach Leipzig führende Linie verfügte.

1857 bildete sich, nachdem 1856 die hannoversche Staatsbahn durch die Linie Hannover-Kreiensen-Göttingen-Kassel eine zweite Verbindung zwischen dem norddeutschen und mitteldeutschen Verbande bezw. eine direkte Linie zwischen den Nordseehäfen und Frankfurt a. M. hergestellt und die braunschweigische Bahn in demselben Jahre durch die Strecke Börsum-Kreiensen Anschluß an diese Linie erhalten hatte, der westdeutsche Verband, dem die berlin-potsdam-magdeburger, magdeburg-halberstädter, braunschweigische, hannoversche, Main-Weser-, Main-Neckar-, württembergische und badische Bahn angehörten. Durch diesen Verband wurde besonders Bremen entschädigt, welches in den mitteldeutschen Verband nicht aufgenommen war.

Das scharfe Vorgehen der westdeutschen Linie gegen die mitteldeutsche führte zwischen beiden Linien zu einer Vereinbarung, nach welcher vom 1. Januar 1860 ab zwar beide Verbände bestehen blieben, die Linie Berlin-Magdeburg-Kreiensen-Kassel jedoch, soweit der Güterverkehr in Frage kam, dem mitteldeutschen Verbande beitrat. Im Personenverkehr auf vorgenannter Linie hatte der westdeutsche Verband sich freie Hand vorbehalten, auch auf der Linie Bremen- bezw. Harburg-Hannover-Kreiensen-Kassel wurde der Wettbewerb gegen die mitteldeutsche und norddeutsch-bayerische Linie über Hof fortgesetzt.

1859 wurde mit der Fertigstellung der Werrabahn, welche eine direkte Verbindung zwischen dem mitteldeutschen und süddeutschen Verbande bezw. zwischen den Nordseehäfen und Nürnberg, Augsburg u. s. w. über Hannover, Kassel, Eisenach, Lichtenfels herstellte, der hannover-bayerische Verband, bestehend aus der hannoverschen, braunschweigischen, Kurfürst-Friedr.-Wilhelms-Nord-, thüringischen, Werra- und baierischen Staatsbahn, und der hannover-thüringische Verband, bestehend aus der hannoverschen, braunschweigischen, Kurfürst-Friedr.-Wilhelms-Nord-, thüringischen und Werrabahn gegründet.

1862, nach Vollendung der von Preußen bereits vor 20 Jahren geplanten und von der köln-mindener Bahn schließlich mit staatlicher Unterstützung gebauten deutz-gießener Bahn, wurde der Endpunkt der norddeutschen Linie und die linksrheinische Linie mit der mitteldeutschen verbunden und Köln über Gießen einerseits mit Leipzig, andererseits mit Frankfurt a. M.

in direkte Verbindung gebracht. Der 1862 für den Verkehr mit Frankfurt a. M. gegründete Main-Weser-Verband erstreckte sich auf die berg.-märkische, köln-mindener und Main-Weserbahn. Im Verkehr zwischen Köln und Leipzig entstand 1863 der sächsisch-rheinische Verband zwischen der leipzig-dresdener, thüringischen, Werra-, Kurfürst-Friedr.-Wilhelms-Nord-, Main-Weser, deutz-gießener und Ruhr-Siegbahn über Eisenach, Guntershausen, Gießen.

1865 wurde die vom preuß. Staate gebaute Bahn von Altenbeken nach Holzminden eröffnet, durch welche zwischen der thüringischen Linie und der norddeutschen, bezw. zwischen Köln und Münster einerseits und Magdeburg, Berlin, Leipzig andererseits eine kürzere Verbindung hergestellt wurde. Der in demselben Jahre gegründete preuß.-braunschweigische Verband umfaßte die berg.-märkische, westfälische, braunschweigische, magdeburg-halberstädter und berlin-potsdam-magdeburger Bahn und nahm den Wettbewerb gegen den norddeutschen Verband auf.

Nachdem die ebenfalls auf Veranlassung der preuß. Regierung gebaute halle-casseler Bahn 1867 über Nordhausen, Arenshausen mit Göttingen und 1869 über Nordhausen mit Northeim Verbindung erhalten hatte, wurde über Nordhausen-Holzminden der sächsisch-westfälische Verband gegründet, welchem 1870 die sächsische Staats-, cottbus-großenhainer, leipzig-dresdener, halle-casseler, nordhausen-erfurter, hannoversche, braunschweigische, westfälische und köln-mindener Bahn angehörten.

1873 entstand, nachdem die halle-casseler Bahn 1872 über Münden bis Kassel durchgeführt worden war, der berg.-märkisch-halle-casseler Verband über Arnsberg, Witzenhausen, welchem die berg.-märkische, halle-casseler, gotha-leinefelder und nordhausen-erfurter Bahn angehörten.

Nach Uebergang der hannoverschen Staatsbahn auf Preußen kam endlich 1868 durch Einführung des bergisch-hannoverschen Verbandes eine direkte Güterabfertigung zwischen der berg.-märkischen Bahn einerseits und der köln-mindener, hannoverschen, oldenburgischen, lübeck-büchener und berlin-hamburger Bahn andererseits zu Stande. Die hannoversche Staatsbahn trat in demselben Jahre hinsichtlich des direkten Verkehrs mit den Stationen der köln-mindener Bahn aus dem norddeutschen Verbande aus.

Mit der Eröffnung der berlin-lehrter Bahn kam 1871 der berlin-kölner Verband zwischen der köln-mindener, hannoverschen, oldenburgischen und magdeburg-halberstädter Bahn über Minden, Hannover, Lehrte zur Einführung.

Die hannover-altenbekener Bahn stellte 1872 eine neue Verbindung zwischen der braunschweigischen und norddeutschen Verbandslinie her und veranlaßte hierdurch die Bildung des hannover-rheinischen Verbandes, welcher den Verkehr zwischen der berg.-märkischen, westfälischen, hannover-altenbeker und hannoverschen Staatsbahn mit den östlich von Hannover gelegenen Stationen über Soest, Altenbeken, Hannover vermittelte.

Nachdem 1872 die magdeburg-halberstädter Bahn die direkte Verbindung zwischen Vienenburg und Halle über Aschersleben, Könnern hergestellt hatte und 1875 die Linie Löhne-Vienenburg der von der magdeburg-halberstädter Bahn verwalteten hannover-altenbekener Bahn eröffnet worden

war, wurde in letzterem Jahre von der magdeburg-halberstädter, magdeburg-leipziger, halberstadt-blankenburger, hannover-altenbekener und köln-mindener Bahn der leipzig-kölner Verband gegründet.

1869 baute die schlesische Gebirgs- bezw. die niederschlesisch-märkische Bahn bis zur österreichischen Grenze bei Liebau und errichte daselbst den Anschluß an die österreichische südnorddeutsche Verbindungsbahn, wodurch nunmehr auch Schlesien über die böhmische Hauptstadt eine direkte Schienenverbindung mit Nürnberg erhielt. In dem 1871 über Altwasser, Liebau, Pardubitz zur Einführung gelangenden schlesisch-böhmischen Verbande befanden sich die oberschlesische, niederschlesisch-märkische, breslau-schweidnitz-freiburger, südnorddeutsche Verbindungs-, österreichische Staats-, österreichische Nordwest- und böhmische Westbahn.

1872 wurde von der österreichischen Nordwest-, südnorddeutschen Verbindungs-, turnau-kralup-prager, sächsischen Staats-, niederschlesisch-märkischen, berlin-görlitzer, berlin-stettiner, berlin-hamburger und lübeck-büchener Bahn über Reichenberg und über Liebau der norddeutsch-österreichische Verband gegründet.

Hatte man sich in der ersten Zeit im Allgemeinen mit dem Vorrücken in das benachbarte Verkehrs- (Fluß) - Gebiet begnügt, so wagte man sich bereits nach kurzer Zeit bei den sich immer mehr entwickelnden Eigenschaften der neuen Verkehrsanstalt in das demnächst anschließende und in noch weiter gelegene Gebiete vor, welche bis dahin zum Theil aus ganz anderen Verkehrsrichtungen bedient worden waren.

Es handelt sich in der That auch im weit verzweigten Wechsel- und Durchgangs-Verkehr um ansehnliche Gütermassen, welche für manche Bahnen den größten Theil der Beförderungsgegenstände ausmachten. Ein klares Bild von der Bedeutung des durchgehenden Verkehrs bietet der Verkehr auf der hessischen Nordbahn. Diese hatte 1850, als die Anschlüsse an die Main-Weser- und westfälische Bahn noch nicht vorhanden waren, im Binnen-Verkehr 102600 Ctr. und im Verkehr mit der thüringischen und den an diese angeschlossenen Bahnen nur 70500 Ctr. aufzuweisen. 1866 wurden im Binnen-Verkehr dagegen 889605 Ctr. und im Verbands-Verkehr 6091100 Ctr. befördert. Hiervon entfallen allein auf den Durchgangsverkehr 3955500 Ctr., und zwar wurden befördert im

rhein.-thüring. Verb.	1234100	Ctr.	von	der	westfäl.	zur	thüring.	Bahn,
	685500	"	"	"	thüring.	"	westfäl.	"
mitteldeutschen "	649700	"	"	"	"	"	Main-Weser-	"
	711800	"	"	"	Main-Wes.-	"	thüring.	"
hannover.-bayer.-österr. Verband	137800	"	"	"	hannover.	"	"	"
	244000	"	"	"	thüring.	"	hannover.	"
hannover.-thüring. Verband	170200	"	"	"	"	"	"	"
	122400	"	"	"	hannover.	"	thüring.	"
	3955500	Ctr.						

Ueber die Linie Leipzig-Hof wurden im ersten Jahre der Eröffnung 1851/52 1691467 Ctr. im Durchgangsverkehr befördert.

Die Wilhelmsbahn bot 1854/55 einen Reingewinn von 16%; 1856, nachdem die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn eine direkte Linie von Oderberg nach Krakau hergestellt hatte und der frühere Durchgangsverkehr der Wil-

helmsbahn nunmehr auf die neue Linie abgelenkt wurde, erzielte die Wilhelmsbahn gar keinen Gewinn.

Die hannoversche Staatsbahn beförderte 1864/65 46036326 Ctr.; hiervon entfallen auf den Durchgangsverkehr 24352241 Ctr. mit einer Einnahme von 2191673 Thlr. und auf den norddeutschen Verband allein 4/5 des ganzen Durchgangsverkehrs.

1871 gab die berlin-potsdam-magdeburger Bahn einen Reingewinn von 14%, 1872 nach Eröffnung der mit ihr den Durchgangsverkehr theilenden berlin-lehrter Bahn nur 8%.

Der Durchgangs- und Wechselverkehr nahm mit dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes im In- und Auslande einen immer größeren Umfang an, und die große Anzahl der zum Zwecke der Gewinnung dieses Verkehrs gebauten Kampflinien zeugt von der Bedeutung desselben und erklärt die Eile, mit welcher die Verbände die direkten Verkehrsbeziehungen durch Aufnahme geeignet gelegener, neue Verkehrsgebiete erschließender Bahnen ausdehnten.

Namentlich waren es die Seeplätze, welche, nachdem die zwischen den einzelnen Verkehrs- bezw. Flußgebieten von der Wasserscheide aufgerichteten, für den früheren Verkehr mit Landfuhrwerk nur schwer zu übersteigenden Schranken für die beflügelte Dampfkraft nicht mehr vorhanden waren, zuerst das hinter der früheren Verkehrs-Grenze gelegene Gebiet erforschten und demnächst auch wieder zuerst weiter vordrangen.

1856, gleich nach Aufhebung des Sundzolles und nach Herstellung der Linie Breslau-Posen der oberschlesischen Bahn im Anschluß an die stargard-posener Bahn, wurde noch in demselben Jahre eine direkte Güterabfertigung zwischen Stettin und Danzig einerseits und Wien, Gänserndorf, Olmütz andererseits über Posen, Breslau, Oderberg eingeführt. Zwischen Stettin und Warschau gelangte sogar über Breslau, Myslowitz ebenfalls ein direkter Güterverkehr zur Einführung.

Die Gegenlinien von Hamburg über Berlin, Dresden, Bodenbach, und von Harburg über Magdeburg, Leipzig, Dresden, Bodenbach nach Wien folgten mit direkten noch billigeren Frachtsätzen. Hamburg und Stettin hatten bald über je drei verschiedene Linien direkte Verbindungen mit Wien angeknüpft. Stettin verfügte über die Linien Stargard-Posen-Breslau-Oderberg-, Berlin-Frankfurt a. d. Oder-Breslau-Oderberg- und Berlin-Dresden-Bodenbach-Wien; Hamburg über die Linien Berlin-Breslau-Oderberg-, Berlin-Dresden-Bodenbach- und Magdeburg-Leipzig-Dresden-Bodenbach-Wien.

Stettin wurde 1861 durch Aufnahme in den mitteldeutschen Verband auch auf den südwestdeutschen, schweizer und französischen Markt eingeführt und besaß direkte Verbindungen über Berlin, Leipzig, Hof mit Bayern und der Schweiz. 1862 nach Eröffnung der galizischen Carl-Ludwigsbahn trat Stettin in direkten Güterverkehr mit Lemberg und Krakau.

Den Seehäfen Harburg und Bremen standen ebenfalls die Linien über Magdeburg-Berlin, Bodenbach und Magdeburg, Leipzig, Bodenbach nach Wien zur Verfügung.

1857 trat nach Fertigstellung der Linie Triest-Wien der österr. Südbahn Triest vom adriatischen Meere aus in den Wettbewerb ein.

1862, nachdem im Herbst 1861 die österr. Kaiserin Elisabethbahn in Passau Anschluß an die bayerische Ostbahn erhalten hatte, wurde zwischen den Nordseehäfen und Karlshafen der Kurfürst-Friedr.-Wilhelms-Nordbahn einerseits und Wien, Linz andererseits ein direkter Güterverkehr über Kassel, Eisenach, Lichtenfels, Passau eingeführt. Hierdurch erhielten Harburg und Bremen eine weitere direkte Verbindung mit Wien, und die Emshäfen konnten sich mit Erfolg an dem Verkehr mit Oesterreich betheiligen.

1862 kam auch eine direkte Güterabfertigung zwischen den Nordseehäfen und den schweizer Bodenseestationen Rorschach und Romanshorn über Lichtenfels, Lindau zu Stande.

1863 wurde dieser direkte Verkehr auf die württembergischen, badischen und pfälzischen Bahnen ausgedehnt und die Frachtsätze für Basel mit denen der belgisch-luxemburgischen und französischen Linie gleichgestellt, welche bereits 1859 über Namür-Luxemburg-Metz und seit 1863 über Givet direkten Verkehr mit der Schweiz und Süddeutschland unterhielten. 1866 wurde noch ein weiterer Ausweg für die belgischen Häfen über Wasserbillig-Trier-Saarbrücken nach Süddeutschland eröffnet.

Le Havre war bereits anfangs der fünfziger Jahre auf den süddeutschen Markt eingeführt worden.

Als die Paris-Mittelmeerbahn 1859 über Genf und 1863 über Pontarlier Anschluß mit der Schweiz erhielt, wurde eine direkte Güterabfertigung zwischen Stationen der schweizer Bahnen und Marseilles eingeführt, und besondere Mittelspersonen suchten von Genf aus durch Zusicherung billiger Frachten den Verkehr mit der Schweiz und Süddeutschland über die neue Linie zu beleben. Namentlich wurden bedeutende Getreidesendungen aus Ungarn über die Südbahn bis Triest, von da über Wasser bis Marseilles und mit der Bahn weiter nach Frankreich, der Schweiz und Süddeutschland befördert. Gleich nach der 1867 erfolgten Eröffnung der Brennerbahn fuhren von Ungarn aus über Pest, Kanizsa, Pragerhof, Marburg, Villach, Franzensfeste, Insbruck, Kufstein direkte Sonderzüge mit Getreide für Romanshorn, Straßburg und Mannheim.

1866 erstellten die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und die Südbahn einen direkten Tarif zwischen Triest, Venedig, Florisdorf einerseits und Wilna, Dünaburg, Peterburg andererseits zu ermäßigten Frachtsätzen.

1867 gelangte zwischen der großen russischen und riga-dünaburger Bahn einerseits und der warschau-wiener, galizischen Carl-Ludwigs- und lemberg-chernowitzer Bahn andererseits ein direkter Güterverkehr zwischen Petersburg, Riga und Chemnitz zur Einführung.

1869 entstand ein direkter Verband zwischen Stettin und Triest über Stargard, Breslau, Wien; 1870 folgte der österr.-bayerisch-belgisch-französisch-englische Verband zwischen der österr. Süd-, Kaiserin Elisabeth-, böhmischen West-, bayer. Ost- und bayer. Staatsbahn einerseits über die hessische Ludwigs- und rheinische Bahn nach Stationen der belgischen Staats- belgischen Nord-, großen belgischen Central- und französischen Nordbahn und London andererseits; 1872 der ungarisch-rheinisch-belgisch-englische, Getreideverkehr zwischen der mohacs - fünfkirchener, fünfkirchen-barcser und österr. Südbahn einerseits und Ostende, Gent, Antwerpen,

London andererseits über Aschaffenburg, Mainz, Köln; 1872 trat ferner nach der Eröffnung der Linie Warschau-Moskau ein direkter Verband zwischen den preuß. Ostseehäfen und Görlitz, Libau, Breslau, Berlin, Frankfurt a. d. Oder einerseits und Moskau andererseits über Witebsk-Smolensk und über Petersburg in's Leben. 1873 wurde das schwarze Meer mit in den Bereich des Eisenbahnverkehrs gezogen und der südrussisch-österreichische und norddeutsche Verband gegründet, durch welchen Odessa, Balta, Elisabethgrat, Poltawa, Charkow u. s. w. über Podwoloczyska, Lemberg, Krakau einerseits mit Olmütz Brünn, Wien und andererseits mit Breslau, Stettin in direkte Verbindung gebracht wurden.

Es sei hier noch der überseeische Verband der berg.-märkischen Bahn erwähnt. Diese Bahn vereinbarte 1865, als sie noch keine direkte Fühlung mit einem Seehafen hatte, mit der Königl. niederländischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Amsterdam direkte Frachtsätze für den Verkehr nach deren Linien-Stationen Königsberg, Danzig, Stettin, Petersburg, Riga, Stockholm, Gothenburg, Copenhagen, Bordeaux, Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Palermo und Messina. Die Güter gingen auf der berg.-märkischen Bahn bis Duisburg, wurden dort einem Vermittler der Dampfschifffahrts-Gesellschaft übergeben und von diesem entweder mit der Bahn oder zu Wasser nach Amsterdam verladen, von wo sie mit den Dampfbooten regelmäßig Beförderung fanden. Nach dem die berg.-märkische Bahn 1866 die aachen-düsseldorf-ruhrorter Bahn erworben und die niederländische Staatsbahn 1871 die Linie Boxtel-Utrecht eröffnet hatte, wurde dieser Verkehr direkt über Venlo-Utrecht nach Amsterdam geleitet.

Aber auch die hauptsächlich für den inneren Verkehr, den Vertrieb der Erzeugnisse der inländischen Gewerbethätigkeit eingerichteten Verbände wurden mit der Zunahme des Verkehrs und mit der Erweiterung der Verkehrbeziehungen entsprechend ausgedehnt, bis schließlich die sämmtlichen Haupterzeugungsstellen Deutschlands und der benachbarten Länder unter einander in direkter Verbindung standen und den Austausch der Erzeugnisse über die billigste der zur Verfügung stehenden Verbindungslinien vermittelten. Selbstverständlich hatten diese Verbände sowie einzelne Bahnen enge Fühlung mit den Seeplätzen genommen.

Der norddeutsche Verband erweiterte nach der 1852 erfolgten Aufnahme der leipzig-dresdener Bahn die Verkehrsbeziehungen seiner Hauptstationen durch Erstellung eines direkten Gütertarifs mit Brüssel, Antwerpen der belgischen Staatsbahn, mit Paris der französischen Nordbahn und mit Le Havre der französischen Westbahn über Köln, Herbesthal. Nachdem die köln-mindener Bahn 1856 in Emmerich Anschluß an die niederländische Rheinbahn erhalten hatte, fand auch zwischen Rotterdam und Amsterdam einerseits und den Hauptstationen des norddeutschen Verbandes andererseits ein direkter Güteraustausch statt. 1866 trat der norddeutsche Verband in direkten Güterverkehr mit Stationen der Königlichen Ost- und großen russischen Bahn; 1870 wurde ein direkter Getreideverkehr mit den galizischen Bahnen eingeführt.

Der seit 1865 mit dem norddeutschen Verbande zum Theil denselben Weg einschlagende preuß.-braunschweigische Verband ging gleichzeitig mit

ersterem Verbande über Berlin hinaus in das ostdeutsche Gebiet vor, knüpfte 1866 mit der berlin-stettiner Bahn direkte Verkehrsverbindungen an und erstellte mit der Königl. Ostbahn und den schlesischen Bahnen direkte Tarife für Getreide u. s. w. 1869 wurde der ostdeutsch-rheinische und schlesisch-rheinische Verband gegründet; der erstere enthielt direkte Tarifsätze zwischen Stationen der Königl. Ost- und oberschlesischen Bahn einerseits und Stationen des preuß.-braunschweigischen Verbandes andererseits, der letztere solche zwischen Stationen der niederschlesisch-märkischen, oberschlesischen, berlin-görlitzer, galizischen Carl-Ludwigs-, lemberg-czernowitz-jassyer und Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und den Hauptstationen des preuß. braunschweigischen Verbandes andererseits. 1870 kam der russisch-rheinische Verband mit der großen russischen, riga-dünaburger und dünaburg-witebsker Bahn über die braunschweigische Linie zur Einführung. 1877 entstand der preuß.-braunschweigisch-sächsische Verkehr über Holzminden, Schöningen, Zerbst, Leipzig.

Der halle-casseler Verband wurde 1873 durch Aufnahme der berlin-anhalter, halle-sorau-gubener und märkisch-posener Bahn auf das ostdeutsche Gebiet und durch Aufnahme der westlich von Dortmund gelegenen köln-mindener Stationen weiter nach Westen ausgedehnt. Derselbe erhielt nunmehr die Bezeichnung, rhein.-westfälisch-halle-casseler Verband über Dortmund-Schwerte-Arnsberg-Witzenhausen.

Der rheinisch-thüringische Verband nahm auf der Linie Soest-Düsseldorf, Aachen-Herbesthal-Valenciennes auf französischen Gebieten den Wettbewerb gegen den norddeutschen und mitteldeutschen Verband auf. Derselbe war 1855 auf die aachen-düsseldorf-ruhrorter Bahn ausgedehnt worden, wodurch derselbe eine selbstständige Linie für den Verkehr mit Holland, Belgien und Frankreich erhalten hatte. 1864 wurde durch Aufnahme der leipzig-dresdener und sächsischen Staatsbahn der rheinisch-thüringisch-sächsische und 1865 durch Aufnahme der österreichischen Staatsbahn der rheinisch-thüringisch-sächsisch-österreichische Verband gegründet. Außerdem wurde 1867 von den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Wien, Marchegg) und österreichischen Staatsbahn (Czegled, Szegedin, Temesvar; Pest, Preßburg) nach Stationen der bergisch-märkischen und westfälischen Bahn direkte billige Getreidetarife eingeführt. 1874, nach Eröffnung der oberen Ruhrthalbahn, wurden die westlich von Dortmund gelegenen köln-mindener Stationen in den thüringischen Verband aufgenommen, welcher nunmehr die Bezeichnung rheinisch-westfälisch-thüringischer Verband erhielt.

In gleichem Schritt erweiterte der mitteldeutsche Verband seine Verkehrsbeziehungen. 1854 fand bereits eine direkte Personenbeförderung zwischen Berlin, Dresden und 1855 zwischen Prag und Wien einerseits und Paris andererseits über Bodenbach, Frankfurt a. M., Straßburg statt. In letzterem Jahre trat ein direkter Güterverkehr mit den Hauptstationen der französischen Ost- und Westbahn hinzu. 1861 fand die berlin-stettiner Bahn Aufnahme in den Verband. 1871 wurde der Verband auf das schlesische Bahngebiet (niederschlesisch-märkische, oberschlesische, breslau-schweidnitz-freiburger, rechte Oderuferbahn) und 1875 auf die elsäßischen Bahnen ausgedehnt.

In letzterem Jahre traten die schlesischen Bahnen geschlossen auch über Görlitz-Hof mit den bayerischen und württembergischen Bahnen in direkte Verkehrsverbindung, sodaß Schlesien, einschließlich der böhmischen Linie über Prag-Fürth i. W., in drei Hauptverbänden direkte Verkehrsbeziehungen mit Süddeutschland unterhielt.

Während der schlesisch-böhmische und schlesisch-sächsisch-bayerisch-württembergische Verband von der Südseite gegen den mitteldeutschen Verband anging, rückte der westdeutsche und nordwestdeutsche Verband von der Nordseite gegen denselben vor. Diese beiden Verbände hatten sich 1868 nach Eröffnung der bebra-hanauer Bahn von dem mitteldeutschen Verbande getrennt und waren von 1869 ab wieder auf eigene Hand über die Linie Magdeburg-Kreiensen-Kassel vorgegangen. Zu ersterem Verbande gehörten die berlin-hamburger, lübeck-büchener, berlin-stettiner, berlin-potsdam-magdeburger, magdeburg-halberstädter, oldenburgische, hannoversche und braunschweigische Bahn einerseits und die Main-Weser-, Main-Neckar-, badische, württembergische und die elsaß-lothringischen Bahnen andererseits; zu letzterem Verbande die berlin-hamburger, lübeck-büchener, berlin-stettiner, berlin-potsdam-magdeburger, magdeburg-halberstädter, oldenburgische, hannoversche und braunschweigische Bahn einerseits, die Main-Weser-, hessische Ludwigs-, nassauische Staats-, pfälzische, Rhein-Nahe-, badische, Main-Neckar- und die elsaß-lothringischen Bahnen andererseits. Aus diesem Verbande bildete sich 1872 durch Hinzutritt der königl. preuß. Ostbahn der ostwestdeutsche und durch Hinzutritt der großen russischen, riga-dünaburger und dünaburg-witebsker Bahn der russisch-westdeutsche Verband.

Der Main-Weserverband wurde 1869 durch Aufnahme der westfälischen Bahn, einschließlich der Nordseehäfen Emden, Leer, Papenburg, erweitert und erhielt in Folge dessen die Bezeichnung hessisch-rheinisch-westfälischer Verband. 1872 traten demselben die oberhessische, frankfurt-hanauer und bebra-hanauer Bahn bei.

Die Verbindungen der berg-märkischen und köln-mindener Bahn über Siegen, Gießen wurden 1870 durch Einführung des rechtsrheinisch-bayerisch-österreichischen Verbandes auf das Donaugebiet ausgedehnt. Zu letzterem Verbande gehörten: Die berg-märkische, köln-mindener, Main-Weser, bayer.-Staats-, bayer.-Ost-, böhmische-West-, Kaiserin Elisabeth-, österr.-Süd-, fünfkirchen-barcser- und Mohacs-fünfkirchener Bahn.

Die rheinische Bahn war den beiden vorerwähnten Gegnern bereits zuvorgekommen nnd hatte ihre direkten Verbindungen über die ihr zur Verfügung stehende Linie (Köln-Bingen) des rheinischen Verbandes 1861 auf die bayer. Staatsbahn und 1862 nach Fertigstellung der Anschlüsse in Passau und Simbach auf die bayer. Ost- und die österr. Bahnen ausgedehnt. 1871 wurde ein direkter deutsch-italienischer Verkehr über Kufstein eingerichtet, zwischen den Stationen der oberitalienischen Bahn (Alexandria, Mailand), der italienischen Südbahn (Ankona, Neapel) der römischen Bahnen (Livorno, Neapel) einerseits und Stationen der rheinischen, hessischen Ludwigs-, frankfurt-hanauer und bayer. Staatsbahn andererseits. 1872 traten die elsaß-lothringischen Bahnen in den rheinischen Verband.

Der süddeutsche Verband hatte ebenfalls, sowohl in westlicher als in östlicher Richtung, eine Erweiterung erfahren. 1865 trat die österr. Staatsbahn (südöstl. Linie: Preßburg, Pest, Czegled, Szegedin, Temesvar) und 1867 die österr. Südbahn dem Verbande bei. In der Richtung nach Westen war bereits 1863 eine direkte Güterabfertigung zwischen Stationen der französischen Ostbahn und der schweizer Bahnen einerseits und Linz, Wien andererseits über Straßburg, Ulm, München, Salzburg vereinbart worden, um den Verkehr Frankreichs und der Schweiz mit dem Morgenlande von dem Wasserwege auf die süddeutsch-österreichische Eisenbahnlinie über Wien zu leiten. In diesen Verkehr wurden 1865 die Hauptstationen der französischen Nord-, West- und Orleansbahn, einschließlich Bordeaux, einbezogen.

Auch die breslau-schweidnitz-freiburger Bahn suchte, nachdem sie 1877 den Anschluß in Halbstadt an die österr. Staatsbahn und die Verbindung mit Stettin hergestellt hatte, durch Einführung einer direkten Güterabfertigung den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland über ihre Linie zu leiten. In demselben Jahre wurde nach Eröffnung der berlin-dresdener Bahn eine direkte Güterabfertigung zwischen der berlin-hamburger Bahn und Sachsen 2c. über Berlin, Zoßen, Elsterwerda eingerichtet.

1867 war bereits für den Durchgangsverkehr über die norddeutsche Linie der französisch-deutsch-russische und belgisch-deutsch-russische Verband zwischen Stationen der französischen Nord- und Westbahn und der belgischen Staatsbahn einerseits und der großen russischen Bahn (Petersburg, Ostrow, Dünaburg, Wilna, Kowno, Byalistok, Riga, Witebsk andererseits errichtet worden.

Die Entwickelung der Verkehrsverbände hielt somit gleichen Schritt mit der Eröffnung der einzelnen Eisenbahnlinien und mit der Erschließung der von den letzteren berührten Verkehrsgebieten. Jede Kampflinie hatte ihre Bedeutung und jede Bahn ihre Zu- und Abfuhrlinien, welche besonders begünstigt und mit welcher der Wettbewerb gegen die Gegenlinie auf dem großen Weltmarkte gemeinschaftlich geführt wurde.

In den Verbänden hatten sich Staatsbahnen mit Gesellschaftsbahnen zu gemeinschaftlichem Vorgehen wiederum gegen Staatsbahnen und Gesellschaftsbahnen vereinigt. Durch den Umstand, daß sich fast in jedem Verbande Staatsbahnen befanden, wurden die Gesellschaftsbahnen wenigstens in etwa von allzu starker Ausnutzung der neuen Verkehrsanstalt zu eigennützigen Zwecken abgehalten und manche das allgemeine Wohl fördernde Einrichtungen, namentlich Fahrgeldermäßigungen für die unteren Volksklassen und Frachtermäßigungen für Güter inländischer Erzeugung und für nothwendige Lebensmittel, gelangten auf Vorschlag der Staatsbahnen zur Einführung.

Die Staatsbahnen in den sich gegenüber stehenden Verbänden befanden sich in der eigenthümlichen Lage, die besondern Vortheile des von ihnen vertretenen engeren Verbandes nicht selten zum Nachtheile der übrigen Staatsbahnlinien fördern zu müssen. Die Main-Weserbahn, welche über die kurze Staatsbahnstrecke Hanau-Gießen der rechtsrheinischen Linie die Holz- und Getreidesendungen aus Bayern und Oesterreich für das Rhein- und Ruhrgebiet und für Holland der köln-mindener Bahn in die Hand spielte, entzog

diese Sendungen zum Theil den Gegenlinien über Lichtenfels, Hof, Bodenbach, und damit gleichzeitig der längeren Staatsbahnstrecke Warburg-Soest-Rheine. Zum Theil gingen diese Sendungen aber auch der Gegenlinie über Myslowitz, bezw. Oderberg, Berlin verloren, wodurch drei Staatsbahnen, die niederschlesisch-märkische, hannoversche und westfälische, benachtheiligt wurden.

Im Allgemeinen behielten die Bahnen die bei ihnen zur Anlieferung gelangenden Sendungen, so lang wie möglich auf der eignen Linie. Die Bahnen, welche an dem Verkehr zwischen zwei größeren gewerbreicheren Gebieten mit zwei Linien betheiligt waren, ließen den Hauptverkehr selbstverständlich über ihre längere Linie gehen. Bahnen, wie die hessische Nordbahn, welche mit einer und derselben Linie gleichzeitig an zwei Verbänden, dem rheinisch-thüringischen und mitteldeutschen Verbande, ferner die leipzig-dresdener Bahn, welche im Verkehre zwischen Sachsen und Oesterreich einerseits und den Nordseehäfen andererseits an drei Verkehrslinien betheiligt war, nahmen eine bevorzugte Stellung innerhalb der betreffenden Verbände ein. Die Sendungen von Sachsen nach Frankreich gingen z. B. im mitteldeutschen Verbande über die Strecke Gerstungen-Kassel (später über die Strecke Gerstungen-Bebra), im rheinisch-thüringischen Verbande dagegen über die ganze Länge der hessischen Nordbahn, über Gerstungen-Warburg. Eine von dem ersteren Verbande zur Begegnung des Wettbewerbs des letzteren Verbandes vorgeschlagene Frachtermäßigung brauchte die hessische Nordbahn nicht zur Einführung zu bringen, weil dieselbe sich hierdurch ja selbst geschadet und die Sendungen ihrer längeren Linie entzogen hätte.

Je mehr Bahnen sich durch den Bau von Nebenlinien an dem Verkehr betheiligten, und je mehr neue Eisenbahnunternehmungen zum Zwecke des Mitbewerbs in's Leben gerufen wurden, um so heftiger wurde von der Waffe der Frachtermäßigung Gebrauch gemacht, um so niedriger wurde aber auch der Gewinn der einzelnen Unternehmer. Die an einer Hauptverkehrsrichtung betheiligten Verbände einigten sich deshalb über die Leitung des Verkehrs, stellten den gegenseitigeu Wettbewerb ein und suchten durch Erhöhung der zu weit herabgesetzten Frachten die Einnahme wieder aufzubessern.

Zwischen einigen Verbänden war eine solche Einigung bereits frühzeitig zu Stande gekommen, bevor noch die Kräfte durch den gegenseitigen Wettbewerb geschwächt waren. Der erste Vertrag über die Einstelluug des gegenseitigen Wettbewerbs wurde 1859 zwischen dem mitteldeutschen und westdeutschen Verbande bezl. des Güterverkehrs über die beiden Linien Berlin-Halle-Kassel und Berlin-Kreiensen-Kassel abgeschlossen. Demnächst kam 1863 bei der Bildung des süddeutschen Verbandes eine Einigung bezl. der Leitung des Verkehr über die verschiedenen Uebergänge der Eisenbahnen der betheiligten Staaten zu Stande. Namentlich wurde der Verkehr über die Uebergangsstationen Lindau, Friedrichshafen, Ulm, Nördlingen, Bruchsal, Kehl, Mannheim und Mainz geregelt. 1866 wurden für den direkten belgisch-deutschen Güterverkehr im norddeutschen Verbande über Oberhausen, Minden und im rheinisch-sächsischen Verbande über Gießen gleiche Beförderungsvorschriften erlassen und die Güter in gleiche Klassen eingetheilt.

Andere Verbände einigten sich dagegen unter dem Drucke der nachtheiligen Folgen des gegenseitigen Wettbewerbs. So stellten die beiden

Linien Wien=Oderberg und Wien=Bodenbach 1869 im Verkehr mit den Nordseehäfen den Wettbewerb ein und regelten die Beförderung auf Grund eines besondern Vertrages und Tarifs.

Zur Vermeidung gegenseitigen Wettbewerbs trat 1872 der schlesisch-rheinische Verband zusammen, in welchem der Verkehr zwischen der niederländischen Rhein-, niederländischen Staats-, köln-mindener, bergisch-märkischen, westfälischen, hannoverschen, braunschweigischen, magdeburg-halberstädter, berlin-potsdam-magdeburger Bahn einerseits und der niederschlesisch-märkischen, berlin-görlitzer, oberschlesischen, breslau-schweidnitz-freiburger und rechte Oderuferbahn andererseits durch bestimmte Leitungsvorschrifteu für jede einzelne Verbandsbahn besonders geregelt war. In demselben Jahre fand eine Vereinbarung im norddeutsch-österreichischen Verbande über die Vertheilung des Verkehrs auf die Uebergänge Reichenberg und Liebau statt.

1874 wurden zur Einstellnng des Wettbewerbs auch im russisch-rheinischen Verkehr die Frachten über die berlin-kölner, norddeutsche und preuß.-braunschweigische Linie gleichgestellt. 1876 vereinigten sich der norddeutsche, preuß.-braunschweigische, berlin-kölner, leipzig-kölner, hannover-rheinische und berg.-hannoversche Verband zu einem einzigen Verbande, ebenfalls zum Zwecke der Einstellung des gegenseitigen Wettbewerbs und der gemeinschaftlichen Regelung der Verkehrsleitung.

Mit dem 1. Januar 1877 wurde auch zwischen dem preuß.-braunschweigischen und rhein-thüringischen Verbande eine Vereinbarung dahin getroffen, daß die für Stationen der sächsischen Staatsbahn bestimmten Sendungen in den graden Monaten über die braunschweigische Linie Scherfede-Holzminden-Schöningen-Zerbst und in den ungraden Monaten über die thüringische Linie Leipzig-Gerstungen befördert werden sollten.

Nach Eröffnung der preuß. Staatsbahnstrecke Ottbergen=Northeim wurde 1879 eine anderweitige Regelung des rhein.-westf.-thüringisch-sächsischen Verkehrs zwischen der rheinischen, aachener Industrie-, köln-mindener, bergmärkischen, westfälischen, dortmund-gronau-enscheder und münster-enscheder Bahn einerseits, der sächsischen Staats- und cottbus-großenhainer Bahn andererseits vereinbart. Durch diese Vereinbarung erhielt die neue Staatsbahnlinie Halle-Nordhausen-Ottbergen-Dortmund eine gleichberechtigte Stelle neben der thüringischen Linie über Gerstungen, Leipzig und der braunschweigischen Linie über Magdeburg, Zerbst, Leipzig.

1875 vereinigten sich die folgenden russischen Bahnen: Die große russische, moskau-brester, witebsk-oreler, libauer, orel-grjaßi-zariziner, kursk-charkow-asower, baltische, mitauer, landwarowo-romny-moskau-kursker, warschau-terespoler, kiew-brester, riga-dünaburger, dünaburg-witebsker Bahn einerseits, mit den deutschen und niederländischen Bahnen andererseits in 6 Tarifgruppen zu einem einzigen, dem deutsch-russischen Verbande mit bestimmten Leitungsvorschriften für die sämmtlichen betheiligten Linien.

In demselben Jahre wurde die Leitung des Getreideverkehrs zwischen österreichischen und ungarischen Stationen einerseits und Stationen des norddeutschen, sächsisch-westfälischen, sächsisch-rheinischen und rheinisch-mitteldeutschen Verbandes andererseits gemeinschaftlich geregelt. 1877 unterwarfen sich der gemeinschaftlichen Regelung der Verkehrsleitung unter Einstellung

des Wettbewerbs der rheinisch-thüringisch-österreichische, ungarisch-rheinische, westostdeutsch-ungarische und der nordostungarisch-rheinische Verband.

1877 einigten sich auch der niederländisch-bayerisch-österreichische und der niederländisch-thüringisch-österreichische Verband über die Leitung des Verkehr zwischen der niederländischen Rhein-, niederländischen Staats- und holländischen Bahn einerseits, der österreichischen Staats-, Kaiser Ferdinands-Nord-, Kaiserin Elisabeth-, österreichischen Nordwest-, südnorddeutschen Verbindungs-, Kaiser Franz-Josef-, böhmischen West-, buschtehrader, ungarischen Staats- und Theisbahn andererseits.

Auch der deutsch-französische Verkehr wurde von der franz. Nord- und Ostbahn in der Weise getheilt, daß der Verkehr von Paris mit Süddeutschland der französischen Ostbahn und der Verkehr von Paris mit Norddeutschland der französischen Nordbahn zufiel.

Wie bereits bemerkt, haben wir nur die Hauptverbände herausgegriffen. Nach der Sturmzeit des Jahres 1873 bestanden im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht weniger als 92 Eisenbahnunternehmungen mit über 1500 Tarifen, von welchen einige 60 und 90 Nachträge hatten, von den nach hunderten zählenden Dienstbefehlen ganz abgesehen.

Jede einzelne Linie und jeder Uebergang hatte seinen besonderen Antheil am Verkehr. Allein im rheinisch-österr.-ungarischen Verband wurde der Verkehr nach der getroffenen Vereinbarung über 122 verschiedene Linien geleitet.

Das deutsche und österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz würde sich allerdings nicht mit derselben Schnelligkeit gebildet haben, wenn von vornherein die Bahnen von den bezüglichen Staaten gebaut worden wären, denn die starke Triebfeder des Wettbewerbes im Eisenbahnbau und Verkehr würde gefehlt haben. Auch wären die Mittel für den Bau mancher Bahn von den mit den verschiedensten Grundsätzen beseelten Volksvertretern nicht sogleich auf Grund des ersten besten Antrages der Verkehrsbetheiligten oder der bezüglichen Vorlagen der Staatsregierung bewilligt worden. Der alleinige Unternehmer, der Staat, hätte alsdann aber auch den Bau der Bahnen nicht zu überstürzen brauchen, und das Land wäre vor schweren Verlusten und großen Aufregungen bewahrt worden.

11. Die weitere Entwickelung des Eisenbahnfahr- und Frachtgeschäftes.

Das Fahr- und Frachtgeschäft bildete den Schwerpunkt der Eisenbahn-Unternehmungen. Die Eisenbahnen waren eben zum Zwecke der Erleichterung des Personen- und Güterverkehrs gebaut werden, und ihr Erfolg hing von dem Ergebniß dieses Verkehrs ab. Man stand vor einem ganz neuen Unternehmen und wußte nicht, unter welchen Bedingungen sich der Verkehr demselben zuwenden, und ob die zur Verzinsung der Baugelder erforderliche Einnahme erzielt werden würde.

Ueber die weitere Entwickelung der Personengeldtarife ist wenig zu sagen. Dieselben wurden zwar, da der Uebergang von Bahn zu Bahn seitens der Reisenden ohne besondere Schwierigkeiten und Kosten bewirkt werden konnte, auch wenn eine Schienenverbindung zwischen den einzelnen

Bahnhöfen nicht vorhanden war, für den Verkehr mit den größeren weiter gelegenen Städten noch früher hergestellt, als wie die Gütertarife. Am 1. April 1854 wurden, wie bereits erwähnt, zwischen Berlin und Dresden einerseits nnd Paris andererseits über Kassel, Frankfurt a. M., Straßburg direkte Fahrscheine eingeführt. Wesentliche Aenderungen traten jedoch im Allgemeinen nicht ein. Fahrgeldermäßigungen wurden seit Anfang der sechziger Jahre durch eine ausgedehntere Ausgabe von Hin- und Rückfahrscheinen und durch die auf Veranlassung der preuß. Regierung von einer größeren Anzahl von Gesellschaftsbahnen eingeführte vierte Wagenklasse bewilligt. In Süddeutschland hat man die 4. Klasse nicht eingeführt und da, wo sie eingeführt war, wieder aufgehoben. Dasselbe ist in Oesterreich der Fall. In diesen Landestheilen war die Bewegung in der arbeitenden Klasse nicht so stark, wie in dem gewerbreicheren Norden. Auch waren billige Fahrgeldtarife zu Wohlthätigkeitszwecken, sowie billige Schüler- und Rundreise-Fahrscheine eingeführt.

Im Allgemeinen sind in Folge des Wettbewerbs die größeren Unterschiede in den Sätzen der Personengeldtarife beseitigt und die Fahrgelder in ungefährer Höhe der in der ersten Zeit der Eisenbahnen bestandenen Durchschnittssätze erstellt worden.

In den Gütertarifen traten wesentliche Aenderungen ein.

Es stellte sich bald heraus, daß die Behandlung der Güter auf der Versand- und Empfangsstation einen bedeutenden Mehraufwand an Arbeitskräften erforderte, als die Behandlung derselben auf der Beförderungsstrecke. Abgesehen von den schriftlichen Arbeiten, welche, gleichviel ob Einzelgut oder volle Ladungen, bei jeder Sendung fast dieselben sind, müssen Einzelgüter bahnseitig verwogen, in besonderen Güterschuppen gelagert, von da verladen und auf der Bestimmungsstation wieder bahnseitig entladen und in den Güterschuppen bis zur Empfangnahme gelagert werden. Für Wagenladungsgüter müssen die leeren Wagen beschafft und geräumige Geleisanlagen hergestellt werden, damit die Einstellung der Wagen in die Züge ordnungsmäßig bewirkt werden kann. Die leeren Wagen müssen in die Ladegeleise eingestellt, von da beladen wieder abgeholt und in die Züge eingestellt werden. Auf der Empfangsstation sind die Wagen wieder aus den Zügen auszusetzen und den Empfängern zur Entladung bereitzustellen. Da nun im Verbandsverkehr die zwischen der Versand- und Empfangsbahn liegenden Bahnen nur die Zugkraft auf ihren Verbandsstrecken zu stellen hatten, so theilte man, um bei der Berechnung der Frachtantheile die einzelnen Bahnen nach ihren Leistungen entschädigen zu können, die Tarifsätze in eine Expeditions- oder Abfertigungsgebühr und in eine Beförderungs- oder Zuggebühr ein. Die Einheitssätze für erstere wurden für den Centner, die für letztere für den Centner und die Meile festgesetzt.

Die Tarife wurden nunmehr in folgender Weise gebildet. Im Binnenverkehr ermittelte man die Entfernung von Station zu Station, vervielfältigte die sich ergebende Meilenzahl mit dem Einheitssatze der Beförderungsgebühr und zählte die einfache Abfertigungsgebühr hinzu; z. B., die Entfernung zwischen zwei Stationen beträgt 11,7 Meilen, der Einheitssatz

der Beförderungsgebühr 5 ₰ für den Ctr. und die Meile und die Abfertigungsgebühr 10 ₰ für den Ctr. Hiernach würde die Beförderungsgebühr für die ganze Beförderungsstrecke 58,5 ₰ für den Ctr. betragen; hierzu 10 ₰ für Abfertigungsgebühr, macht für den ganzen Tarifsatz auf die Entfernung von 11,7 Meilen zusammen 68,5 = 69 ₰ für den Ctr.

Sobald nun die eine oder andere Station der eigenen Bahn in direkten Verkehr mit einer Station der Nachbarbahn treten sollte, stellte man in der Regel die für die Strecke von der Versand- bis zur Uebergangsstation von der Versandbahnverwaltung im Binnenverkehr festgesetzte Beförderungsgebühr mit der von der Nachbarbahn für die Strecke von der Uebergangs- bis zur Bestimmungsstation in ihrem Binnenverkehr eingeführte Beförderungsgebühr zusammen, zählte je die Hälfte der beiderseitigen Abfertigungsgebühr hinzu und man erhielt den Verbandssatz für den Centner.

Waren an der Verbandsstrecke mehrere Bahnen betheiligt, wie z. B. im Verkehr zwischen Deutz und Magdeburg die köln-mindener, hannoversche, braunschweigische und magdeburg-halberstädter Bahn im norddeutschen Verbande, so würden die köln-mindener und magdeburg-halberstädter Bahn außer der für ihre Verbandsstrecken sich ergebenden Beförderungsgebühr auch noch je die Hälfte ihrer Abfertigungsgebühr, die hannoversche und braunschweigische Bahn jedoch nur die Beförderungsgebühr für ihre zwischenliegenden Verbandsstrecken erhalten.

Wie vor Einführung der Eisenbahnen durch einzelne Unternehmer und durch die Post eine schnellere Beförderung der Kaufmannsgüter erzielt werden konnte, so war auch von einer größeren Anzahl von Eisenbahnen und Verbänden (norddeutsche) von vornherein eine besondere Klasse für Eilgut erstellt worden, welches mit Personenzügen durchschnittlich zu den doppelten Sätzen der Klasse für Kaufmannsgüter befördert wurde.

Einzelne umfangreiche aber doch leichte Güter, welche auf Fuhrwerk für die Zugkraft eines Pferdes in genügender Menge verladen werden konnten, füllten die Eisenbahnwagen, ohne das unter der Herrschaft der Dampfkraft für eine Eisenbahnwagenladung vorgesehene Mindestgewicht zu erreichen, oder versperrten den Raum des Eisenbahnwagens in einer Weise, daß andere Güter nur in geringer Menge beigeladen werden konnten. Für diese sperrigen Güter wurde fast allgemein ein Gewichtszuschlag von 50% berechnet.

Für Gegenstände von außergewöhnlichem Umfange wurden in jedem einzelnen Falle die Frachten vorher mit den Versendern vereinbart, wie dies auch früher mit den Fuhrunternehmern geschehen war.

Eine besondere Vorschrift darüber, welche Güter in offenen und welche in bedeckten Wagen verladen wurden, bestand anfangs nicht; es verstand sich von selbst, daß Rohstoffe wie Steine, Erde, Sand, Kohlen, Erze welche durch Witterungseinflüsse keinen Schaden nehmen und bis dahin unbedeckt auf Frachtkarren befördert worden waren, in offenen und Kaufmannsgüter in bedeckten Wagen verladen wurden, und daß nur bei letzteren für den etwa für Witterungseinflüsse eingetretenen Schaden eisenbahnseitig gehaftet werden mußte.

Da in Preußen nach Erlaß des Gesetzes vom 3. Nov. 1838 und demnächst auch in fast allen übrigen deutschen Staaten die zur Anlieferung gelangenden Güter auch in geringer Menge angenommen werden mußten, und die Annahme nicht etwa wegen Mangels an Beförderungsgelegenheit, oder wegen ungenügender Ausnutzung der Betriebsmittel verweigert werden durfte, so stellte sich bald eine ungenügende Belastung der für die Beförderung von Kaufmannsgütern bestimmten, täglich in jeder Richtung abzulassenden Wagen und das Bedürfniß ein, für die einzelnen zur Anlieferung gelangenden Frachtstücke eine höhere Fracht als für die eine Ladung ausmachenden Sendungen zu erstellen. Man berechnete deshalb die Fracht für die Stückgutsendungen nach der für die theueren Kaufmannsgüter (in Stückgut und Wagenladungen) vorgesehenen höchsten Klasse 1 (der Normalklasse).

Man hatte anfangs nur eine Stückgutklasse erstellt. Vor Einführung der Eisenbahnen wurden auf weite Entfernungen überhaupt nur Kaufmannsgüter in kleineren Sendungen entweder mit der Post oder gelegentlich durch Fuhrunternehmer, wenn diese eine volle Ladung angesammelt hatten, befördert. Nach Einführung der Eisenbahnen, als täglich Gelegenheit vorhanden war, kleine Sendungen zur Beförderung aufzugeben, und die Frachten um mehr als die Hälfte ermäßigt worden waren, gelangten auch billigere Güter als Einzelgut zur Anlieferung, welche bis dahin nur im Fahrbotenverkehr mit den nächsten größeren Orten erschienen waren. Die Fracht der höchsten Klasse erwies sich für diese Verkehrsgegenstände als zu hoch, weshalb für letztere, um den Vertrieb derselben zu fördern und auf weiter gelegene Gebiete auszudehnen, eine besondere ermäßigte Stückgutklasse 2 eingeführt wurde. Diese Klasse nahm die Mitte zwischen der Klasse 1 und der nächsten ermäßigten Wagenladungsklasse ein.

Die wichtigsten Tarifänderungen gingen im Wagenladungsverkehr vor sich. Die Eisenbahnen, welche die Frachten für die Kaufmannsgüter um ein Drittel bis zur Hälfte billiger erstellten als die früher den Güterverkehr vermittelnden Fuhrunternehmer, um diese von vorherein von dem Frachtgeschäft auszuschließen, ermäßigten die Frachten für die billigen Massengüter und Rohstoffe sogar um zwei Drittel und drei Viertel der früheren Landfracht, um auch diese Güter, namentlich die früher nur auf kurze Entfernungen beförderten Rohstoffe, in den Eisenbahnverkehr hineinzuziehen. An die den billigen Massengütern eingeräumte Frachtvergünstigung knüpfte man die Bedingung der Anlieferung einer Wagenladung mit einer Gewichtsmenge von 40, 60, 80 und 120 Ctr., welches Gewicht für die Tragfähigkeit der ersten Eisenbahnwagen vorgesehen war.

Es trat hiermit eine neue Erscheinung im Frachtgeschäft zu Tage, indem nunmehr auf einer und derselben Fahrbahn die geringwerthigen Güter um die Hälfte billiger befördert wurden als die theuren Güter, und das bis dahin im Frachtfuhrgeschäft üblich gewesene Mindestgewicht einer Sendung bedeutend erhöht und auf eine bestimmte Gewichtseinheit festgesetzt wurde.

Die Frachterstellung nach dem Werthe der Güter, welche von der bis dahin allgemein üblichen Berechnung der Fracht nach dem Gewichte der

Frachtstücke ohne Rücksicht auf den Inhalt derselben in so erheblichem Maße abwich, ist allein auf der Eisenbahn möglich, auf welcher nur ein Frachtführer den Alleinbetrieb hat. Auf der Landstraße konnte dieselbe unter den vielen mitbewerbenden Fuhrunternehmern nicht eingeführt werden. Wenn in vereinzelten Fällen dem Fuhrmann für hochwerthige Güter wegen der größeren Verantwortlichkeit hinsichtlich der trockenen und sicheren Beförderung Vergünstigungen zu Theil wurden, so trugen diese mehr das Gepräge einer besonderen Anerkennung, als das einer Frachterhöhung. Oder wenn ein Fuhrunternehmer eine Sand-, Kies-, Erz- oder Kohlenlieferung übernahm und seine Knechte, Pferde und Geschirre bei der kurzen Entfernung jeden Abend in die eigene Behausung zurückkehren konnten, so sind solche an Ort und Stelle allerdings billiger auszuführenden Fahrten nicht mit den Fahrten im weit verzweigten Wechselverkehr der größeren Städte zu verwechseln, auf welchen der Unternehmer Monate lang mit Mann, Pferd und Wagen übernachten mußte.

Wollte bei dem früher für letztere Fahrten allgemein üblichen Satze von 12 Pfg. für den Centner und die Meile ein Unternehmer die Fracht für Colonialwaaren mit 16 Pfg. für den Centner und die Meile berechnen, um Getreide, etwa zu Zeiten großer Theuerung, zu 8 Pfg. befördern zu können, so würden die übrigen Unternehmer die Colonialwaaren zu dem Satze von 12 Pfg. befördert und dem einen Unternehmer nur die Beförderung von Getreide zu dem billigeren Satze von 8 Pfg. überlassen haben, welcher jedoch in vielen Fällen nicht einmal zur Deckung der Selbstkosten genügt hätte.

Auch die Zuwendung größerer Getreidemassen würde dem einen Fuhrmann bei der Berechnung von nur 8 Pfg. für den Centner und die Meile nicht von Nutzen gewesen sein, denn die demselben für die Fortschaffung einer Pferdelast erwachsenden Selbstkosten sind stets dieselben, gleichviel, ob er Getreide oder Colonialwaaren, ob er 1 Ladung oder 1000 Ladungen zu befördern übernimmt. Je mehr Pferde er vor einen Wagen spannt, um so geringer stellt sich die auf ein Pferd fallende Belastung, so daß die in diesem Falle erzielten Ersparnisse an Lohn für die weniger erforderlichen Knechte durch die Mindereinnahme an Frachten wieder annähernd aufgehoben werden.

Weit anders steht es in dieser Hinsicht mit der Eisenbahn. Dieselbe hat bei der Alleinherrschaft auf ihren Linien von andern Frachtführern direkte störende Eingriffe in ihr Frachtgeschäft nicht zu befürchten und kann letzteres nach eigenem Ermessen einrichten.

Ferner hat die der Eisenbahn dienstbar gewordene Dampfkraft alle andern Beförderungsmittel an Bedeutung weit überholt; wo ein Pferd 15 Ctr. forbewegt, da schafft ein Dampfwagen 15 000 Ctr. je nach Umständen mit einer 10 Mal größeren Geschwindigkeit von der Stelle.

Es waren somit hauptsächlich zwei Punkte, in welchen sich die neue Verkehrsanstalt wesentlich von dem früheren Frachtfuhrgeschäft unterschied. In erster Reihe war es die Fähigkeit, mit der im Eisenbahnbeförderungsgeschäft vorhandenen neuen Einheit der Zugkraft des Dampfwagens unter Umständen tausendmal mehr zu befördern, als mit der früher gegebenen Einheit der Zugkraft eines Pferdes. In zweiter Reihe war es die beson-

dere Eigenschaft, die Frachten für die einzelnen Güter je nach ihrem Werthe, bezw. je nach der mit der Fortbewegung derselben von einem Orte zum andern verbundenen wirthschaftlichen Bedeutung, soweit zu ermäßigen, daß dieselben eben beförderungsfähig gemacht und in den Verkehr gebracht werden konnten, ohne daß grade die Frachten für sämmtliche Güter ermäßigt zu werden brauchten.

Während die Eisenbahnunternehmer hauptsächlich die Ausnutzung der neuen Zugkraft ins Auge faßten, suchten die Handel- und Gewerbetreibenden von der andern Eigenschaft der Eisenbahn, die Güter verkehrsfähig zu machen, Nutzen zu ziehen.

Zum Zweck der Ausnutzung der Zugkraft wurden seitens der Eisenbahnen die verschiedensten Mittel angewandt, von welchen wir das erste, die zur Ausschließung der Fuhrunternehmer eingeführte Ermäßigung der Frachten bis zur Hälfte bezw. bis zu einem Viertel des früheren Satzes, bereits erwähnt haben.

Einige Bahnen, wie die badische, württembergische, bayerische, oberschlesische, niederschlesisch-märkische, berlin-anhalter, berlin-potsdam-magdeburger und thüringische Bahn, bewilligten Frachtermäßigungen für den Durchgangsverkehr, also für solche Güter, welche über die ganze Länge der Bahn befördert wurden und ohne diese Frachtermäßigung den Weg über die Nachbarbahn genommen hätten.

Für die großen Verkehrsplätze, welche den stärksten Empfang und Versand hatten, um den sich nach und nach 2, 3 und 4 Bahnen stritten, waren behufs Erlangung des größten Verkehrsantheils ebenfalls sehr billige Frachten eingeführt.

Ein weiteres Mittel, um große Gütermassen heranzuziehen, war die Erstattung eines Theiles der tarifmäßigen Fracht bei Aufgabe einer größern Menge Güter innerhalb eines bestimmten Zeitraumes (Rabatttarife). Die oberschlesische Bahn bewilligte bereits 1849 für Eisensendungen und später auch für Kohlen einen solchen Nachlaß bis zu 15⁰/₀. Hierdurch wurde der Verfrachter zwar zur Anlieferung einer größeren Menge Güter im Laufe des Jahres aber nicht in einer Sendung veranlaßt, sodaß die Rückwirkung dieser Tarifmaßnahme auf die Ausnutzung der Zugkraft, je nachdem die Anlieferung nach und nach in kleineren Sendungen erfolgte, nicht von großer Bedeutung sein konnte.

Im Rhein- und Ruhrgebiet legte man zur Beförderung der Kohlen Sonderzüge ein, die von den einzelnen Zechen beladenen Wagen wurden auf einer bestimmten Station gesammelt und zu einem Zuge zusammen gestellt, welcher mindestens mit 5000 Ctr. Kohlen belastet sein mußte. Aus Oesterreich-Ungarn wurde Getreide in Sonderzügen nach Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich befördert. Diese Beförderungsweise wirkte besser auf die Ausnutzung der Zugkraft.

Es liegt auf der Hand, daß, wenn mit einer Dampfmaschine auf 1 Meile nur 1 Wagen für die gewöhnliche Fracht befördert wird, die Eisenbahn einen die Selbstkosten deckenden Frachtertrag nicht erzielt. Angenommen, die Eisenbahnen kommen bei der Beförderung eines Zuges von 12 Wagen mit je 100 Ctr. auf die Entfernung von 2 Meilen zu dem Satze von 3 ₰ für den Ctr. und die

Meile mit der sich hiefür ergebenden Einnahme von 20 Thlr. auf die Selbstkosten. Dieser Betrag wird nämlich auf den preuß. Staatsbahnen auf Neubaustrecken für jeden Tag der Gestellung eines Sonderzuges, ohne Rücksicht auf die Anzahl der in denselben eingestellten Wagen, der eigenen Betriebsverwaltung als Mindest-Entschädigung für die ungefähren Selbstkosten vergütet. Legt die Maschine mehr als 8 Meilen zurück, so wird für jede weitere Meile $2^1/_2$ Thlr. berechnet. Die preuß. Staatsbahnverwaltung würde somit zu dem Satze von 3 ₰ für den Ctr. und die Meile im Frachtgeschäft für die Beförderung eines Sonderzuges

von 12 Wagen zu 100 Ctr. auf 2 Meilen eine Einnahme von 20 Thlr.,
„ 48 „ „ „ „ 2 „ „ „ „ 80 „
„ 48 „ „ „ „ 8 „ „ „ „ 320 „

erhalten, während in allen drei Fällen von der Neubauverwaltung nur 20 Thlr. für jeden Zug als Entschädigung für die Selbstkosten bezogen worden wären.

Auf den preuß. Eisenbahnen betrugen die Ausgaben für sämmtliche Verwaltungszweige: für die allgemeine Bahn- und Betriebs-Verwaltung bis 1853 im Durchschnitt $666^2/_3$ Thlr. für $133^1/_3$ Maschinenmeilen. Hiernach betragen, einschließlich der leeren Rückfahrt,

für den 1. Zug v. 12 Wagen auf 2 Meilen die Kosten 20 Thlr., die Einn. 20 Thlr.,
„ „ 2. „ „ 48 „ „ 2 „ „ „ 20 „ „ „ 80 „
„ „ 3. „ „ 48 „ „ 8 „ „ „ 80 „ „ „ 320 „

Hiernach ergibt sich, daß

a) mit jedem Wagen, welcher für dieselbe Zugstrecke in einen bereits die Selbstkosten deckenden Zug mehr eingestellt wird, eine Mehreinnahme von $1^2/_3$ Thlr.,
b) mit jeder Meile, auf welche ein voll ausgenutzter Zug mit derselben Wagenanzahl weiter befördert wird, eine Mehreinnahme von 40 Thlr.,
c) bei einem voll ausgenutzten Zuge auf eine Entfernung von 8 Meilen gegen einen nur die Selbstkosten aufbringenden Zug eine Mehreinnahme von 300 Thlr. erzielt wird.

In allen drei Fällen bewegen sich die Selbstkosten nach der auf den preuß. Neubaustrecken maßgebenden Berechnung innerhalb der Grenze des Durchschnittssatzes von 20 Thlr. für den Zug und Tag, während dieselben nach dem für die preuß. Bahnen bis 1853 sich ergebenden Durchschnittssatze von $666^2/_3$ Thlr. für $133^1/_3$ Maschinenmeilen 20 bezw. 80 Thlr. betragen würden.

Das Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen kann sich also unter Umständen wie 1 zu 16 stellen, ganz abgesehen von der Möglichkeit, daß auf der Neubaustrecke alle 3 Züge an einem Tage hätten gefahren und auf der Betriebsstrecke an einem Tage anstatt 8 Meilen deren 40 hätten zurückgelegt werden können.

Wenn der Zug von 48 Wagen auf 8 Meilen volle Rückfracht nehmen könnte, würden für die Rückfahrt nach der angenommenen Durchschnittsberechnung weitere Kosten nicht entstehen, während die Einnahme von 320 auf 640 Thlr. steigen würde.

Es ist also nicht ausgeschlossen, daß das Verhältniß der Ausgaben zu den Einnahmen sich wie 1 zu 32 stellen kann, während 1872 dieses Verhältniß durchschnittlich wie 1 zu 2 stand.

Es liegt auf der Hand, daß unter diesen Umständen die Eisenbahnen die Ausnutzung der Züge sich zur Hauptaufgabe machten und den Wechselverkehr nach Kräften zu beleben suchten, um immer mehr Wagen in die nach beiden Richtungen fahrenden Züge einstellen zu können.

Um den immer größer werdenden Anforderungen des Verkehrs zu genügen, baute man neue verbesserte Maschinen mit immer größerer Zugkraft. Die ersten Maschinen konnten theilweise nur mit der Hälfte der jetzt zulässigen Anzahl von Wagenachsen belastet werden. Die Maschinen der preuß. Staatsbahnen hatten 1854 eine Leistungsfähigkeit von durchschnittlich 197, 1865 eine solche von 250 und 1879 eine von 290 Pferdekräften.

Da nach dem Bahnpolizei-Reglement nur 150 Wagenachsen in einen Zug eingestellt werden können, und diese Zahl nicht überschritten werden darf, ein Unterschied in der Belastung der Wagen aber nicht gemacht ist, so ging man nach und nach dazu über, die Tragfähigkeit der Wagen ebenfalls zu erhöhen; dieselbe stieg von 60, 80 und 120 Ctr. allmählig auf 200 Ctr. Hätte der vorangeführte, mit 48 Wagen belastete und auf 8 Meilen beförderte Zug sämmtlich Wagen mit einer Tragfähigkeit und Belastung von 200 Ctr. aufgenommen, so würde sich die Einnahme, ohne daß sich die Kosten nach der Durchschnittsberechnung höher stellten, für die Hin- und Rückfahrt verdoppelt haben.

Mit der Beschaffung von Wagen mit größerer Tragfähigkeit wurde auch das Mindestgewicht für eine Ladung erhöht und fast allgemein bei den mehr in kleineren Sendungen zur Anlieferung gelangenden Kaufmannsgütern auf 100 Ctr. und bei den billigen Massengütern auf 200 Ctr. festgesetzt, bezw. die Ausnutzung der Tragfähigkeit der Wagen zur Bedingung gemacht. Gelangten die billigen Massengüter in einer Gewichtsmenge von nur 100 Ctr. zur Anlieferung, so wurden nicht die für das Mindestgewicht von 200 Ctr. festgesetzten billigeren Frachten, sondern die billigsten für Kaufmannsgüter in Sendungen zu 100 Ctr. festgesetzten Frachten bewilligt, welche immerhin annähernd um die Hälfte theuerer waren.

Durch die Erhöhung des Mindestgewichts für die Eisenbahnsendungen hatte man in das wirthschaftliche Gebiet der Verfrachter, der Handel- und Gewerbetreibenden eingegriffen, welche anstatt der früheren Versandeinheit eines Centners oder einer Pferdelast von 15 Ctr. nunmehr 100 und 200 Ctr. auf einmal anliefern mußten, wenn sie die billigere Fracht genießen wollten.

Die Geschäfts- und Handelswelt hatte nicht minder die andere Eigenschaft der Eisenbahn: die Güter vermöge der billigen Frachten verkehrsfähig zu machen, zu ihrem Vortheil auszunutzen gesucht.

Zuerst waren es die Seehäfen Bremen, Hamburg, Stettin, welche, nachdem von denselben aus die ersten Eisenbahnen nach dem Inneren des Landes führten, zum Zwecke der Umgehung der größeren Plätze des Binnenlandes und zur Begegnung des Wettbewerbs der Seehäfen der Nachbar-

länder Frachtermäßigungen für den überseeischen Verkehr beantragten und erhielten. Baumwolle und Baumwollengarn fielen 1854 von 5 ₰ auf 3 ₰ und 1868 auf $2^1/_2$ ₰; Petroleum 1868 von 5 ₰ auf 3 ₰ und 1871 auf $2^1/_2$ ₰; Heringe 1862 von 5 ₰ auf 3 ₰ und 1868 auf $2^1/_2$ ₰; Reis 1854 von 5 ₰ auf $3^3/_4$ ₰, 1863 auf 3 ₰ und 1868 auf 2 ₰; Tabak 1852 von 5 ₰ auf $3^3/_4$ ₰ und 1854 auf 3 ₰; Zucker 1851 von 5 ₰ auf $3^3/_4$ ₰ und 1864 auf 3 ₰; Guano 1861 von 6 und 5 ₰ auf 3 ₰, 1866 auf $1^1/_2$ und 1870 auf 1 ₰ für den Ctr. und die Meile.

Im inneren Verkehr war die Erlangung von Frachtermäßigungen anfangs mit Schwierigkeiten verknüpft, indem die Eisenbahnen den bezüglichen Anträgen der Verfrachter, der Vertreter des Zwischenhandels und der inländischen Erzeugung, in der Regel erst dann zu entsprechen pflegten, wenn sie sich nach der Eröffnung einer Kampflinie angesichts der alsdann eintretenden Ablenkung des Verkehrs über die kürzere Gegenlinie hierzu genöthigt sahen.

Im norddeutschen Verband wurden die Frachten wie folgt ermäßigt:

Garne von Wolle und Leinen gingen 1861 von 5 ₰ auf $3^3/_4$ ₰ und 1868 auf 3 ₰ zurück; Wolle 1868 von 5 ₰ auf 3 ₰, 1869 auf $2^1/_2$ und 1872 auf 2 ₰; Butter 1868 von 5 ₰ auf 3 ₰; Flachs 1856 von 5 ₰ auf $3^3/_4$ ₰ und 1868 auf 3 ₰; Eisen 1852 von 5 ₰ auf $3^3/_4$ ₰ und 1862 auf 2 ₰; Cement 1852 von 5 ₰ auf $2^1/_2$ ₰, 1866 auf 2 ₰ und 1868 auf $1^1/_2$ ₰; Kalk 1856 von 5 ₰ auf $2^1/_2$ ₰ und 1868 auf 2 ₰; Getreide 1854 von 5 ₰ auf $3^3/_4$ ₰, 1856 auf 3 ₰ und 1863 auf 2 ₰; Sand, Kies, Erde 1856 von 5 ₰ auf $2^1/_2$ ₰, 1864 auf $1^1/_2$ ₰ und 1871 auf $1^1/_4$ ₰; Erze 1852 von 5 ₰ auf $3^3/_4$ ₰, 1856 auf $2^1/_2$ ₰, 1861 auf $2^1/_4$ ₰, 1862 auf $1^1/_2$ ₰ und 1868 auf 1 ₰; Holz 1856 von 5 ₰ auf $2^1/_2$ ₰, 1864 auf 2 ₰ und 1871 auf $1^1/_2$ ₰; Kohlen und Kokes 1853 von 5 ₰ auf $2^1/_4$ ₰, 1861 auf $1^1/_4$ ₰ und 1866 auf 1 ₰ für den Centner und die Meile. In denselben Jahren wurden noch einer großen Anzahl anderer Verkehrsgegenstände dieselben Frachtvergünstigungen zu Theil.

Die ersten Frachtermäßigungen fallen somit in die Zeit der Entstehung des mitteldeutschen (1851) und thüringischen (1853) Verbandes; demnächst folgten weitere Ermäßigungen nach Fertigstellung der hannover-casseler (1856), deutz-gießener (1862), holzminden-altenbekener (1865), halle-casseler (1867) und frankfurt-bebraer (1868) Linie.

Aus der hohen Frachtklasse der Kaufmannsgüter wurde ein Gut nach dem andern in eine neue zweite, dritte und vierte, ja bis hinunter in eine zehnte und zwölfte ermäßigte Klasse eingestellt. Wenn nach der Ansicht der Eisenbahn mit der Versetzung eines Gutes in eine niedrigere Klasse ein zu großer Einnahme-Ausfall verbunden war, ohne daß derselbe voraussichtlich durch einen stärkeren Versand wieder gedeckt werden würde, so erstellte man versuchsweise einen etwa die Mitte zwischen der ursprünglichen und der nächstfolgenden Klasse einnehmenden Tarifsatz. Diese Ausnahmetarife wurden über kurz oder lang wieder aufgehoben und die Güter je nach der erzielten Wirkung im Verkehr derselben in die ursprüngliche Klasse zurückversetzt oder in die nächstfolgende ermäßigte ständige Tarifklasse aufgenommen. In

letzterem Falle hatte sich das betreffende Gut als verkehrsfähig erwiesen, d. h. der Vertrieb desselben hatte sich vermehrt und die Einnahme der Eisenbahnen war eine höhere geworden.

Sobald weiter gelegene Verkehrsgebiete durch die Eröffnung neuer Eisenbahnlinien erschlossen wurden, gelangten auch, sowohl für den überseeischen als für den inneren Verkehr, direkte Tarife nach denselben zur Einführung. Bezüglich der Entwickelung des direkten Verkehrs verweisen wir auf den vorhergehenden Abschnitt, in welchem über die Entstehung der Verbände und die Erweiterung derselben das Nähere gesagt ist.

Zum Zwecke der Belebung des Wechselverkehrs mit den weiter gelegenen Gebietstheilen richtete man in einzelnen Fällen die Tarife derart ein, daß mit der zunehmenden Entfernung niedrigere Frachtsätze (Staffeltarife) eingeführt wurden. Die Frachtkosten belasteten somit das Gut auf weite Entfernungen verhältnißmäßig nicht so stark, als auf kürzere Entfernungen und ermöglichten dadurch den Vertrieb desselben auf den weiter gelegenen Gebieten.

Schon durch die Eintheilung der Tarifsätze in einen Streckensatz und in eine Abfertigungsgebühr nehmen die Frachten mit der zunehmenden Entfernung ab, da nur der Streckensatz mit jedem Kilometer erhöht wird, während die Abfertigungsgebühr auf alle Entfernungen gleich hoch bleibt. Die Fracht für Stückgut beträgt z. B. zu dem Streckensatz von 11 ₰ für das Tonnenkilometer und einer Abfertigungsgebühr von 20 ₰ für 100 kg auf 10 km 31 ₰, auf 1000 km 11 ℳ. 20 ₰, so daß sich die Fracht für das Kilometer auf erstere Entfernung auf 3,1 ₰, auf letztere Entfernung dagegen auf nur 1,12 ₰ stellt.

Im Binnen-Verkehr der einzelnen Bahnen wurden solche Staffeltarife hauptsächlich zur Belebung des Verkehrs der billigen Rohstoffe erstellt und auf der einen Bahn von 2 zu 2 Meilen, auf der andern Bahn von 5 zu 5 und auf der dritten Bahu von 15 zu 15 Meilen ermäßigt. In Frage kommen u. A. die oberschlesische, niederschlesisch-märkische, thüringische, nassauische und aachen-düsseldorfer Bahn.

Die im Verbandsverkehr eingeführten Staffeltarife waren nicht für eine bestimmte Längeneinheit in regelmäßiger Abstufung, sondern zur Begegnung des Wettbewerbs nur für die gefährdeten Bahnbezirke erstellt. So wurde 1865 im mitteldeutschen Verband ein solcher Tarif für Getreide im Verkehr mit Dresden und Riesa zu dem Satze von 2½ ₰ für den Ctr. und die Meile bis Eisenach und von 0,1 Sgr. für den Ctr. und die Meile für die westlich bezw. südwestlich von Eisenach gelegenen Bahnen des mitteldeutschen Verbandes eingeführt, um dem Wettbewerb der bayerischen Linie über Hof, Lichtenfels, Frankfurt a. M. entgegenzutreten. In Folge dieser Frachtermäßigung wurde, als der direkte Verkehr später bis Görlitz bezw. Breslau ausgedehnt war, Getreide ab Breslau auf der mitteldeutschen Linie billiger über Gerstungen nach Frankfurt a. M., als auf der sächsisch-bayrischen Linie über Hof nach Würzburg befördert. Derartige Tarife werden auch im Verkehr mit den Bahnen Oesterreich-Ungarns erstellt, und zwar bewilligten diese Bahnen die billigeren Tarifsätze bis zu den deutschen Grenzstationen, um die Ausfuhr der Erzeugnisse ihrer Länder, Getreide, Holz u. s. w. zu erleichtern.

Je weiter die Entfernungen, je höher werden die Frachtkosten, und um so mehr mußten die Frachten ermäßigt werden, wenn die Händler und Erzeuger ihr Absatzgebiet erweitern und die Eisenbahnen einen stärkeren Wechselverkehr herbeiführen wollten.

Da die Verfrachter selbstverständlich den billigsten Weg wählten, so mußten die in gegenseitigem Wettbewerb stehenden Bahnen und Verbände darauf sehen, daß auf der einen Seite keine billigeren Frachten erstellt wurden, als auf der andern. Frachtermäßigungen auf der deutz-gießener Linie im rheinisch-sächsischen Verkehr mit Leipzig oder Görlitz (Uebergangsstation für Schlesien) wurden sofort auch im rheinisch-thüringischen über Soest-Warburg, im preuß.-braunschweigischen und im norddeutschen bezw. schlesisch-rheinischen Verkehr über Berlin eingeführt. Im Verkehr von Osten nach Westen traten natürlich dieselben Erscheinungen zu Tage. Aehnliche Verhältnisse lagen im Verkehr zwischen den Nordseehäfen und Stettin einerseits und Mitteldeutschland andererseits vor. In Folge dessen wurden die ursprünglich vorhandenen Frachtunterschiede allmählich beseitigt, und es entstand eine gewisse Gleichmäßigkeit in den Frachtsätzen und in der Klasseneintheilung der Tarife. Im rheinisch-thüringischen, rhein.-thüringisch-sächsischen, westfälischen und berg.-hannoverschen Verbande gelangten gegen Anfang und Mitte des Jahres 1868 der folgende Tarif zur Einführung:

Klasse	Eilgut	10 Pfg.	für den Ctr. und die Meile,
"	I	5 "	" " " " " " (für die werthvolleren Kaufmannsgüter in Stückgutsendungen und Wagenladungen),
"	II	4 Pfg.	für den Ctr. und die Meile, (für Stückgutsendungen der Güter aus den nachstehenden Wagenladungsklassen)
"	A	3 "	f. d. Ctr. u. d. M. (ermäßigte Wagenladungsklasse)
"	B	$2^1/_2$ "	" " (" ")
"	C	2 "	" " (" ")
"	D	$1^1/_2$ "	" " (" ")
"	E	$1^1/_4$ "	" " (" ")
"	F	1 "	" " (" ")

Es folgten in jedem Verbande noch besondere Ausnahmetarife für billige Massengüter.

Man war deshalb in den betreffenden Eisenbahnkreisen der Ansicht, daß die Tarifverhältnisse innerhalb der genannten Verbände sich gemeinschaftlich regeln ließen, bei welcher Erwägung die Beilegung des Wettbewerbs, die Einstellung der die Einnahmen schädigenden Frachtermäßigungen, im Vorgrunde stand. Die an verschiedenen Verbänden mit gleichen Tarifsätzen betheiligte herzoglich-braunschweigische Bahn erließ im October 1868 auf Veranlassung des norddeutschen Verbandes an die Bahnen des letzteren Verbandes, des preuß.-braunschweigischen, sächsisch-westfälischen und rheinisch-thüringischen Verbandes eine Einladung zur gemeinschaftlichen Regelung der Tarifverhältnisse. Hierauf wurde 1869 von den vorgenannten Verbänden der Tarifverband gegründet, welchem 1871 der nordwestdeutsche und 1872 der schlesische Verband beitraten.

In der ersten gemeinschaftlichen Versammlung am 16. Febr. 1869 zu Braunschweig wurde beschlossen, über die Vorberathung solcher Tariffragen, welche direkt oder indirekt auf den Verkehr zwischen zwei oder mehreren der beregten Verbände einwirkten, Versammlungen aller Verbände abzuhalten, in welchem, bevor die einzelnen Verbände Beschluß faßten, jene Fragen in Berathung genommen werden sollten und daß vor solchen gemeinschaftlichen Berathungen die einzelnen Verbände derartige Tarifänderungen nicht einführen durften.

Man stellte die in den verschiedenen Verbands- und Binnenverkehrs-Tarifen bestehenden Abweichungen zum Zwecke der Herstellung eines einheitlichen Tarifs zusammen, doch war an die Einführung eines solchen Tarifs vorläufig nicht zu denken; die Wege der einzelnen Verbände kreuzten sich noch nach wie vor. Die festen Vereinbarungen beschränkten sich auf allgemeine Tarifvorschriften, die Feststellung der Güterklassen für den Tarifverband, auf die Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement und auf allgemeine Bestimmungen für den Güterabfertigungsdienst.

An die Beschlüsse über Tarifangelegenheiten waren die einzelnen Verbände zwar nicht gebunden, und eine Verpflichtung zur allgemeinen Einführung der von einem Verbande vorgeschlagenen Frachtermäßigungen lag nicht vor; unter dem Drucke des gegenseitigen Wettbewerbs gelangten jedoch fast alle Tarifverbandsbeschlüsse allgemein zur Annahme. Bereits 1869 führten auch der sächsisch-rheinische, hessisch-rheinische, westfälische und hannover-thüringische Verband — die einzelnen Bahnen dieser Verbände waren auch Mitglieder der vier ersten Verbände des Tarifverbandes — den vorerwähnten Tarif ein; die Eintheilung der Güter in die einzelnen Klassen dieses Tarifs war fast überall dieselbe, so daß Norddeutschland sich auf gutem Wege zur Tarifeinheit befand.

Süddeutschland trat dem Tarifverbande nicht bei. Einestheils entbrannte hier der Wettbewerb der Eisenbahnen nicht in dem Maaße, wie in Norddeutschland, da der Verkehr zwischen den einzelnen Staatsbahnen schon frühzeitig durch den süddeutschen Verband geregelt und im Innern der Staaten, mit Ausnahme Bayerns (bayer. Ostbahn und die pfälzischen Bahnen) mitbewerbende Gesellschaftsbahnen nicht vorhanden waren; andererseits war in Süddeutschland der Drang der Verfrachter nach Frachtermäßigungen für billige Rohstoffe nicht so stark, wie in Norddeutschland, weil der Vertrieb dieser Rohstoffe (Kohlen, Erze, Steine) und der daraus gefertigten billigen Waaren bei weitem nicht den Umfang hatte, wie dies im Rhein-, Ruhr- und Harzgebiet, sowie in Sachsen und Schlesien der Fall war. Während in Bayern, Württemberg, Baden die Fracht für Kohlen, Erze, Steine, Sand noch 1½ Pfg. betrug, wurden diese Güter in Preußen zu dem Einpfennigtarif befördert, gegen dessen Einführung sich die süddeutschen Bahnen sträubten.

Durch den gegenseitigen Wechsel- und Durchgangsverkehr stand jedoch auch der Verkehr in Süddeutschland unter dem Einfluß des Wettbewerbs der norddeutschen Bahnen. Ermäßigte z. B. der mitteldeutsche und westdeutsche Verband über Gerstungen, Frankfurt a. M., Friedrichshafen der württembergischen Linie, bezw. über Frankfurt a. M., Basel der badischen

Linie die Frachten für die Schweiz, so folgte die schlesisch-böhmisch-bayerische Linie über Fürth i. W. und die schlesisch-sächsisch-bayerische Linie über Dresden, Hof-Lindau. Ging die rheinische Bahn auf der linksrheinischen Linie über Bingen, Mainz mit den Frachten für Süddeutschland und Oesterreich-Ungan zurück, so ergiffen die köln-mindener und berg.-märkische Bahn auf der rechtsrheinischen Linie über Gießen, Frankfurt a. M., Aschaffenburg bezw. im sächsisch-rheinischen Verband über Bodenbach dieselben Maßnahmen. Außerdem richtete die berg.-märkische Bahn noch ihr Hauptaugenmerk auf die Erstellung billigerer Frachten für Lichtenfels (Uebergang nach Bayern und weiter) und Bodenbach (Uebergang nach Oesterreich-Ungarn) im rheinisch-thüringischen bezw. im rheinisch-thüringisch-sächsisch-österreichischen Verkehr über ihre längere Linie Schwerte-Arnsberg-Eisenach-Gerstingen, während die köln-mindener Bahn im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn und Galizien mit Vorliebe für ihre längere norddeutsche Linie über Minden eintrat.

Es stellte sich denn auch im Durchgangs- und Wechselverkehr mit Süddeutschland und Oesterreich allmählig eine Gleichmäßigkeit in der Tariferstellung ein. 1868 gelangte im rheinisch-thüringisch-österreichischen Verband, 1869 im mitteldeutschen, westdeutschen, nordwestdeutschen und im hannover-bayerisch-österreichischen Verbande der vom norddeutschen Tarifverband angenommene von uns bereits mitgetheilte Tarif zur Einführung.

Mit der Eröffnung der Kampflinien wurden die Maschen des deutschen Eisenbahnnetzes immer enger, und der bis dahin nur im weitverzweigten Wechselverkehr bestandene Eisenbahn-Wettbewerb übertrug sich nunmehr auch auf den Nachbar- und Binnenverkehr. Wenn die Frachten des Binnenverkehrs nicht mit denen des Verbandsverkehrs auf gleicher Höhe gehalten, bezw. denselben angepaßt wurden, so liefen die Eisenbahnen Gefahr, daß der Bedarf der eigenen Stationsorte, besonders die billigen Rohstoffe, nicht aus dem eigenen Bezirk, sondern aus dem der Nachbarbahn und von weiter gelegenen Gebieten bezogen wurden und daß sie an der Beförderung entweder gar nicht oder mit einer kürzeren Strecke Theil nahmen.

Die Tarife für den Binnen-Verkehr erfuhren denn auch allmählig dieselben Frachtermäßigungen wie die Verbandstarife. In Norddeutschland wurden dieselben fast durchgängig dem im Tarifverband eingeführten Tarife nachgebildet. Die Tarife der bayerischen und wüttembergischen Staatsbahn waren fast in derselben Weise wie der norddeutsche Tarif eingerichtet; auch die Eintheilung der Güter in die verschiedenen Klassen stimmten mit einigen Ausnahmen überein; nur die Frachtsätze der ersteren Tarife waren in den ersten Klassen niedriger und in den letzten Klassen höher als die Frachtsätze des norddeutschen Tarifs.

Eine größere Uebereinstimmung hatte von vornherein in den für das Eisenbahnfrachtgeschäft erlassenen, in das Betriebs-Reglement aufgenommenen allgemeinen Bestimmungen vorgelegen, welche mit den Tarifbestimmungen die Grundlage für den Eisenbahnfrachtvertrag bildeten. Auf Grund des 1861 in Kraft getretenen deutschen Handelsgesetzbuches wurde das bereits 1856 in neuer Ausgabe erschienene Vereins-Güter-Reglement von 1850 umgearbeitet. Das neue Betriebs-Reglement wurde 1862 von

den einzelnen Staatsbahnen, 1865 aber von sämmtlichen Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für den Vereins-Verkehr eingeführt.

1865 erschien auch das erste Vereins-Reglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, durch welches die einschläglichen früheren Vereinsbestimmungen, die 1859 bereits eine Aenderung erfahren hatten, aufgehoben wurden.

1870 erschien ein mit dem Vereins-Reglement übereinstimmendes Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im norddeutschen Bunde und 1874 ein solches für die Eisenbahnen Deutschlands, welches vom Reichskanzler im Namen des Bundesrath erlassen wurde.

Nach Uebernahme der elsaß-lothringischen Bahnen auf das deutsche Reich trat in den Tarifverhältnissen eine weitgehende Aenderung ein. Das, was man in den 35 Jahren einer lehrreichen Thätigkeit im Eisenbahnverkehrswesen gelernt und erfahren, wurde mit einem Mal bei Seite gesetzt.

Die ersten Versuche zur Umgestaltung der bestehenden Tarife gingen 1867 von der von Preußen übernommenen nassauischen Staatsbahn aus. Mit dem Wechsel in der Verwaltung glaubte man auch eine passende Gelegenheit zur Vereinfachung des Tarifwesens gekommen zu sehen. Da die eigenen Erfahrungen im Eisenbahnverkehrswesen nicht ausreichten, so stützte man sich auf die Lehre der Volkswirthschaft, auf die Grundsätze des größten Gelehrten auf diesem Gebiete, auf Adam Smith, obgleich derselbe im vorigen Jahrhundert lebte und die Wirkungen der Eisenbahnen nicht gekannt hat. Der Grundsatz, nach welchem der Preis der Güter und Dienstleistungen durch die Auslagen und Kosten bestimmt wird, welche diese durchschnittlich erfordern, wurde auch für Eisenbahnen angenommen, welche für ihre Dienstleistungen lediglich nach Maßgabe der entstehenden Kosten und Auslagen entschädigt werden sollten. Die Grundlage zu dem neu einzuführenden Eisenbahngütertarif wurde den Einrichtungen des Frachtgeschäftes der Schubkärrner und Fuhrleute entnommen.

Der neue Tarif bestand aus 3 Klassen, einer Stückgutklasse und der Wagenladungsklassen A und B. Die Frachtsätze waren derart bemessen, daß ohne Rücksicht auf den Werth der Güter und der mit der Beförderung derselben nach den Verbrauchsorten verbundenen wirthschaftlichen Bedeutung für jeden den Versendern zu stellenden Wagen eine bestimmte gleiche, den Leistungen der Eisenbahnen angemessene Entschädigung bezogen wurde. Der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B war nach dem Durchschnitt der von den Nachbarbahnen für volle Ladungen zu 200 Ctr. festgesetzten Tarifsätze gebildet; der Frachtsatz der für Ladungen mit einem Mindestgewicht von 133 Ctr. vorgesehenen Klasse A war um das 1$^1/_2$fache höher, sodaß die Eisenbahn mindestens die gleiche Entschädigung als für eine volle Ladung zu 200 Ctr. nach dem Satze der Klasse B erhielt. Die Stückgutfracht betrug annähernd das 2$^1/_2$fache der Klasse B, sodaß, wenn ein Wagen nur mit 80 Ctr. Stückgut belastet war, dieselbe Fracht wie für eine Ladung Güter der Klasse B zu 200 Ctr. und für eine Ladung der Klasse A zu 133 Ctr. eingenommen wurde. Waren bei den letzten beiden Klassen die Wagen mit einem größeren Gewichte als 133 bezw. 80 Ctr. belastet, so wurde allerdings gegen die

Wagenladungsklasse B mit 200 Ctr. eine Mehreinnahme erzielt, welche als Entschädigung für die Gestellung der bedeckten Wagen gelten sollte, in welche die Güter der beiden theueren Klassen verladen werden mußten.

Unter diesem Tarif legte die Eisenbahn den Schwerpunkt des Frachtgeschäfts auf die Ausnutzung der Wagen, ohne damit grade eine größere Ausnutzung der Zugkraft zu erreichen. Man zwang den Handels- und Geschäftsmann volle Ladungen zu 200 Ctr. anzuliefern oder, wenn er hierzu nicht im Stande war, die Fracht für dieses Gewicht zu zahlen, ohne Rücksicht darauf, ob das betreffende Gut unter der höheren Fracht noch verkehrsfähig blieb, oder nicht. Und doch hätte der Erfinder des Raumtarifs diesen Punkt berücksichtigen müssen, weil die Volkswirthschaftslehre besonders auf denselben aufmerksam macht. Adam Smith sagt, „daß die Steigerung der Kosten nothwendig den Preis vieler Waaren vertheuert, indem sie den in Kosten aufgehenden Theil desselben erhöht, und in sofern geeignet ist, den Verbrauch dieser Waaren im In- und Auslande zu verringern."

Es ist eine wichtige wirthschaftliche Aufgabe der Eisenbahnen, auf Verminderung der Kosten bezw. Frachten besonders bei denjenigen Gütern hinzuwirken, deren Preis zum weit größten Theil in den Beförderungskosten zu suchen ist.

Mit der Einführung des neuen Tarifs ist der Unterschied zwischen dem Mindestgewicht im Frachtgeschäft und dem Gewichte der zur Beförderung gelangenden Sendungen bedeutend größer geworden. Im Frachtgeschäft können die Eisenbahnen zwar unter der Herrschaft der neuen Zugkraft mit einem Dampfwagen 1000 mal mehr fortschaffen als vordem die Fuhrleute mit einem Pferde, die Handel- und Gewerbetreibenden stehen aber nach wie vor unter dem unabänderlichen Gesetz von Angebot und Nachfrage. Wenn auch in Folge des stärkeren Verbrauchs die Nachfrage eine vielseitigere geworden ist, und einige Geschäfte gegen früher größere Gütermengen versenden, der weit größere Theil der Geschäftsabschlüsse, namentlich im Kleinverkehr und bei neu eingerichteten Geschäften, bewegt sich aber in den früheren Grenzen des Bedarfs und Verbrauchs und erreicht bei weitem nicht das von den Eisenbahnen für die Wagenladungsgüter festgesetzte Mindestgewicht. Die meisten Verfrachter müssen für einen großen Theil des Raumes des von den Eisenbahnen gestellten Wagens bezahlen, obgleich sie denselben nicht ausnutzen können.

Die Möglichkeit, die Frachten für einzelne Güter zu ermäßigen, um diese verkehrs- bezw. beförderungsfähig zu machen, war bei der Veranlagung des neuen Tarifs ausgeschlossen, oder man mußte den ganzen Tarif ändern. Eine Frachtermäßigung von 1/2 ₰ für den Ctr. und die Meile würde unter dem neuen Tarif 1868 bei der berg-märkischen Bahn, welche den stärksten Verkehr in Rohstoffen bewältigte, mit einer Mindereinnahme von über 1 600 000 ℳ verbunden gewesen sein. Die Frachtermäßigung umfaßte alsdann sämmtliche Güter und würde für die meisten derselben einen besondern Zweck und eine wirthschaftliche Bedeutung nicht gehabt haben.

In dem nassauischen Tarif waren die Frachtsätze somit lediglich nach dem Gewichte des von den Versendern aufgelieferten Gutes bezw. nach dem von den Eisenbahnen zur Verfügung gestellten Wagenraume bemessen; man

nannte denselben deshalb den Raum- und Gewichtstarif. Man hätte ihn mit demselben Rechte den Fuhrmannstarif nennen können, dem er nachgebildet war. Wie unter diesem das Frachtgeschäft Jahrhunderte hindurch nicht vor- und nicht rückwärts ging, so würde das Eisenbahnfrachtgeschäft auch unter dem Raum- und Gewichtstarif auf unabsehbare Zeiten Fortschritte nicht gemacht haben. Es fehlt ihm eben die Seele des Eisenbahnverkehrs, die belebende Kraft, die Frachten je nach der wirthschaftlichen Bedeutung der Güter ermäßigen zu können, damit diese verkehrsfähig werden, und damit einerseits zum Vortheile für die Eisenbahnen das Frachtgeschäft, und andererseits zum Vortheile der Handels- und Verkehrswelt der Güteraustausch neues Leben erhält.

Der nassauische Tarif fand denn auch in der ersten Zeit bei den übrigen Bahnen keine Berücksichtigung. Der Eisenbahnverkehr war noch in der Entwickelung begriffen und die sich mit Kampflinien zum Zwecke der Eröffnung des Wettbewerbs vorsehenden Bahnen konnten einen allgemeinen Stillstand in dieser Entwickelung nicht für wünschenswerth halten.

Nachdem 1870/71 durch das weltgeschichtliche Ereigniß des deutsch-französischen Krieges die elsaß-lothringischen Bahnen auf das deutsche Reich übergingen, stand man wieder vor neuen Verhältnissen, und man hielt den Zeitpunkt für geeignet, das unter dem inzwischen stärker entbrannten Wettbewerb der Eisenbahnen dem steten Wechsel ausgesetzte Tarifwesen einer gründlichen Umgestaltung zu unterwerfen.

Noch während des Krieges war zur Ermöglichung der Zufuhr der nöthigen Lebensmittel und Verbrauchsgegenstände auf den von den Deutschen besetzten Bahnen Frankreichs ein einfacher Tarif eingeführt worden, welcher eine Stückgutklasse und zwei Wagenladungsklassen enthielt, eine theuere für die in bedeckten Wagen und eine billige für die auf offenen Wagen zu befördernden Güter. Die Tragfähigkeit der Wagen kam in voller Höhe zur Berechnuug, mit der Maßgabe, daß als höchster Satz 1 ℳ 50 ₰ für die Achse und Meile berechnet wurde.

Nach dem Kriege wurde unter der Verwaltung der kaiserlichen General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg nach einander 1872 und 1874 ähnliche Tarife versuchsweise eingeführt bis 1875 der nachstehende Tarif erschien:

Für die Centnermeile wurde erhoben:

1) Für Eilgut: das Doppelte des Stückgutsatzes;
2) „ Stückgut (bedeckte Wagen) 4 ₰ und für Abfertigungsgebühr 10 ₰ für den Ctr.;

3) „ Wagenladungsklasse A (bedeckte Wagen):	2,66 ₰	bei 100 Ctr.;		Außerdem eine Abfertigungsgebühr von 6 ₰ für den Ctr.
„ „ „ „ „	2,—	„ „ 200 „		
4) „ „ B (offene Wagen):	2,—	„ „ 100 „		
„ „ „ „ „	1,50	„ „ 200 „		
5) „ Sondertarif	1,—	„ „ 200 „		

Wir führen diesen Tarif an, weil derselbe bereits 1872 mit geringer Abweichung auch im Verbandsverkehr angenommen worden war.

Der ursprüngliche Nothstandstarif war somit mit wenigen Ausnahmen beibehalten worden; man unterschied eben nur zwischen Ladungen zu 100 Ctr. und solchen zu 200 Ctr. Wer Güter, wie Kalk, Kartoffeln,

Getreide u. s. w. gedeckt befördert haben wollte, mußte die theuren Frachten der Klasse A bezahlen. Es war den Versendern allerdings gestattet, das Gut unter Entbindung der Eisenbahn von der Haftpflicht für trockene Beförderung selbst zu decken; auf weite Entfernungen erweisen sich jedoch leinene oder auch lederne Decken, namentlich bei Kalk und Getreide, als unzulänglich. Die theuersten Güter konnten, wenn der Versender dieselben unter eigener Verantwortlichkeit in offene Wagen mit Decken verladen wollte, zu den billigen Sätzen der Klasse B befördert werden. In vielen Fällen hing es von der Ungunst der Witterung ab, ob eine um 100 % theurere Fracht bezahlt werden mußte. Im Allgemeinen war der Tarif nach den Grundsätzen des nassauischen Raumtarifs veranlagt. Die Einführung des Sondertarifs war eine Folge der Bestimmungen des § 45 der Verfassung des deutschen Reiches, wonach für die Beförderung von Kohlen, Koks, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein den Bedürfnissen der Landwirthschaft und Gewerbethätigkeit entsprechender ermäßigter Tarif von 1 ₰ für den Centner und die Meile vorgesehen ist.

Stellen wir die auf die Centnermeile festgesetzten Tarifsätze des norddeutschen Werthklassentarifs und des elsaß-lothringischen Raumtarifs zusammen, so ergeben sich die folgenden Unterschiede:

Werthklassentarif (in Norddeutschland).		Raumtarif (in Elsaß-Lothringen).
	Stückgutklasse 1 zu 5 Pfg.	Stückgutklasse 4 Pfg.
	„ 2 „ 4 „	
Sendungen zu 100 Ctr.	Wagenladungsklasse A zu 3,— Pf.	Wagenladungsklasse A:
	„ B „ 2,5 „	1) in Sendungen zu 100 Ctr. = 2,66 Pfg.
	„ C „ 2,— „	2) „ „ „ 200 „ = 2,— „
Sendungen zu 200 Ctr.	„ D „ 1,5 „	Wagenladungsklasse B:
	„ E „ 1,25 „	1) in Sendungen zu 100 Ctr. = 2,— Pfg.
	und „ 1,— „	2) „ „ „ 200 „ = 1,50 „

Unter dem Raumtarif waren die Frachten für die theueren Güter der Klasse 1 des norddeutschen Tarifs in Stückgutsendungen um 20 %, in Ladungen zu 100 Ctr. um 46,6 %, in Ladungen zu 200 Ctr. um 60 % und, wenn die Verladung in offenen Wagen erfolgte, um 70 % ermäßigt worden. Ferner waren unter dem Raumtarif die Kaufmannsgüter der norddeutschen Wagenladungsklassen A, B und C in Ladungen zu 200 Ctr. um 33⅓ und 20 % bezw. wenn die Beförderung in offenen Wagen erfolgte, um 50 % und 40 % billiger, um welche das theure Gut günstiger gestellt war.

Zu einer so weitgehenden Frachtermäßigung für die theueren Kaufmannsgüter hatten die in den 35 Jahren des Eisenbahnbetriebes gemachten Erfahrungen keine Veranlassung gegeben; auch war in all den Jahren die Ermäßigung der Frachten für diese Güter nicht als ein Bedürfniß empfunden worden.

Die Frachten für die billigeren Kaufmannsgüter der Klassen B und C des norddeutschen Tarifs in Ladungen zu 100 Ctr. waren dagegen unter'm

Raumtarif um 6% bezw. 33 1/3 %, die minderwerthigen Rohstoffe der Klasse D desselben Tarifs (die Hauptgegenstände dieser Klasse wurden auch in Sendungen zu 100 Ctr. zu dem Satze von 1,5 ₰ befördert) um 33 1/3 %, die der Klasse E um 20% und 50% theuerer.

Der Raumtarif erfüllte zwar seinen Zweck, indem eine bessere Verwerthung der Wagen erreicht wurde; dieses Ergebniß wurde aber lediglich auf Kosten der Verfrachter erzielt, welche auch den nicht benutzten Wagenraum bezahlen mußten, wenn sie keine vollen Ladungen zu 200 Ctr. zu versenden hatten.

Wirthschaftlich veranlagt ist der Raumtarif somit nicht. Unter ihm wird der Schwerpunkt, wie beim nassauischen Tarif, auf die bessere Verwerthung der Wagen verlegt, anstatt den Verfrachtern bei der Anlieferung von kleineren, im geschäftlichen Verkehr häufiger vorkommenden Sendungen die Vortheile der Eisenbahnen voll zu Theil werden zu lassen. Nach dem Raumtarif wird ferner der theuere Prunkgegenstand ebenso billig befördert, wie das unentbehrliche Nahrungsmittel, sobald letzteres in bedeckte Wagen verladen werden muß. Die billigere Waare, welche am allerwenigsten einen Aufschlag durch Frachtkosten erleiden kann, ist unter dem Raumtarif verhältnißmäßig stark belastet, während die theuere Waare, bei welcher die Fracht nur geringe Werthschwankungen hervorruft, verhältnißmäßig günstiger gestellt ist. Eine stärkere Belastung der zum Lebensunterhalt nothwendigen Nahrungsmittel und der zur Erzeugung der Hauptverbrauchsgegenstände erforderlichen Rohstoffe muß zweifelsohne eine Benachtheiligung der Volkswirthschaft zur Folge haben; denn mit dem täglichen Verbrauch dieser Gegenstände tritt auch täglich die durch die hohen Frachtkosten verursachte Vertheuerung ein, wenn nicht gar der Verbrauch eingestellt oder eingeschränkt werden muß. Dagegen ist bei werthvollen Gütern, welche selten beschafft werden, und zu deren Anschaffung in vielen Fällen nicht einmal ein Bedürfniß vorliegt, eine Frachterhöhung auf die einmaligen Beschaffungskosten von keinem Einfluß.

Die Fehler des Raumtarifs wurden durch den Umstand, daß der auf Grund der Reichsverfassung für billige Verbrauchsgegenstände erstellte Sondertarif allein 70% des Gesammtverkehrs der Reichseisenbahnen umfaßte, bedeutend abgeschwächt. In Elsaß-Lothringen schwieg man sich in Folge dessen über ihn aus.

Der unter dem eigentlichen Raumtarif stehende Verkehr betrug also nur 30% des Gesammtverkehrs in Elsaß-Lothringen und beschränkte sich hauptsächlich auf den Vertrieb der Kaufmannsgüter. Die natürliche Folge war, daß diese Güter, für welche die Frachten auf den elsäßischen Bahnen um 70% billiger waren als auf den meisten übrigen Bahnen Deutschlands, den Weg im Wechsel- und Durchgangsverkehr über erstere Bahnen nahmen. Namentlich waren es die belgischen, holländischen und deutschen Seehäfen, welche zur Erleichterung des Vertriebes der überseeischen Güter fast ohne Ausnahme direkte Verbindung mit den Reichseisenbahnen im Wechsel- und Durchgangsverkehr suchten und billigere Frachten erhielten als die nicht unter der Herrschaft des Raumtarifs stehenden Binnenplätze. Um den Durchgangsverkehr auf ihren Linien zu erhalten, mußten die Nach-

barbahnen ihre Tarife dem Raumtarif anpassen. Bereits 1872 wurde derselbe im südwestdeutschen, nordwestdeutschen und mitteldeutschen Verband und 1873 im Binnenverkehr der badischen, 1874 auf den pfälzischen Bahnen und auf der hessischen Ludwigsbahn eingeführt.

Die Nachbarbahnen und Verbände, welche mit den unter dem Raumtarif stehenden Bahnen und Verbänden in Wettbewerb getreten waren, den Raumtarif aber nicht eingeführt hatten, waren genöthigt, den bedeutenden Frachtermäßigungen gegenüber entsprechend billige Ausnahmetarife zu erstellen. Angesichts der infolge dessen eintretenden Verworrenheit in den Tarifverhältnissen stellten die preuß. Staatsbahnen 1873 im Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen behufs Herbeiführung einer Vermittelung zwischen dem Raum- und Werthklassentarif den Antrag auf Einführung eines Tarifs, welcher zur Hauptsache dem Raumtarif nachgebildet war, durch eine weitgehende Ausnahmetarifirung bei vielen Massengütern sich aber dem Werthklassentarif anzuschließen suchte.

Der Verein, in welchem bereits seit 1871 auf Veranlassung der altona-kieler Bahn Verhandlungen über die Herstellung eines einheitlichen Werthklassentarifs behufs Einführung desselben für das Vereinsgebiet stattgefunden hatten, lehnte den Vorschlag der preußischen Staatsbahnen ab, mit der Begründung, daß der vorgeschlagene Tarif die Mängel des Raumtarifs: die den Verkehr beschränkenden Bestimmungen über die Ausnutzung der Wagen, nicht beseitige, andererseits aber bei den vielen Ausnahmetarifirungen dem Drängen der Verfrachter nach Frachtermäßigungen keinen genügenden Damm entgegensetze.

Da man mitten in der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs stand — viele der Hauptkampflinien gelangten grade zur Eröffnung, der Wettbewerb der Bahnen im inneren Verkehr war ein lebhafter geworden, und die Verbände standen im Begriff, weit über ihre ersten Grenzen hinaus sich auf weiter gelegene Gebiete auszudehnen —, hielt man die Einführung eines Tarifs, welcher, wie der Raumtarif, diese Bewegung beeinträchtigen würde, nicht für angezeigt. Man wählte dagegen, um dem allseitigen Wunsche nach einheitlicher Regelung der Tarifverhältnisse zu entsprechen und schon um dem Vordringen des Raumtarifs mit den unwirthschaftlichen, die Einnahmen der Eisenbahnen beschränkenden Frachtermäßigungen für die theuren Güter ein Ende zu bereiten, einen der Entwickelung fähigen Tarif, den norddeutschen Tarifverbandstarif, welcher sich in der Entwicklungszeit des Eisenbahnverkehrs an der Hand der Erfahrungen gebildet hatte und auch von den österreichisch-ungarischen Bahnen befürwortet wurde.

Die Anhänger des Raumtarifs, die elsaß-lothringischen und die auf deren Seite stehenden preuß. Staatbahnen waren gegen die Einführung des norddeutschen Tarifs, so daß der Versuch zur Herbeiführung einheitlicher Tarifverhältnisse scheiterte.

Die bayerischen und württembergischen Bahnen konnten mit der näheren Anlehnung an die unter dem Raumtarif stehenden Nachbarbahnen nicht länger zurückhalten und führten 1874 zur Sicherstellung des Durchgangsverkehrs und Erleichterung des Wechselverkehrs einen gemischten Tarif

ein, welcher sich durch die Annahme der Bestimmungen über die volle Ausnutzung der Wagen an den Raumtarif und durch die Einführung von 3 Werthklassen an den norddeutschen Werthklassentarif anlehnte.

Wie schon bei der Begründung der Ablehnung des von den preuß. Staatsbahnen vorgeschlagenen Tarifs betont worden war, suchten die Eisenbahnen dem Drängen der Verfrachter nach Frachtermäßigungen entgegenzuwirken. Die Verkehrsverhältnisse hatten sich mit der Zeit derart gestaltet, daß, wenn ein Verband im Wechsel- und Durchgangsverkehr oder gar eine Bahn im Binnenverkehr die Frachten ermäßigte, solche auch von den andern Verbänden und von den Nachbarbahnen ermäßigt werden mußten. Man machte nunmehr an den zurückgehenden Einnahmen die Wahrnehmung, daß man im Eifer des Wettbewerbs zu weit gegangen war. Eine weitere Ursache für die Abnahme der Einnahme war die Zunahme der Verwaltungs- und Betriebskosten. In Folge des seit Ende der sechsziger und Anfang der siebenziger Jahre allgemein eingetretenen Verkehrsaufschwungs war die Nachfrage auf fast allen Gebieten stärker geworden als das Angebot, so daß die Preise namentlich für die stark verlangten Gegenstände des Eisenbahnbedarfs bedeutend gestiegen waren. Zuerst griff man zu dem Mittel der Beilegung des Wettbewerbs durch gemeinschaftliche Vereinbarungen, betreffend die Theilung des Verkehrs. Einige norddeutschen Eisenbahnen beantragten jedoch bereits 1872 bei der Aufsichtsbehörde eine Tariferhöhung von 20%, welcher Antrag von den Besitzern der Antheilsscheine der Gesellschaftsbahnen unterstützt wurde.

Die preuß. Regierung unterbreitete die Sache dem deutschen Reiche, welches laut § 45 der Reichsverfassung die Aufsicht über das Tarifwesen zu führen hat. Der Herr Reichskanzler wartete noch die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen für das Jahr 1873 ab und befürwortete dann, gestützt auf eine vom Reichseisenbahnamt entworfene Denkschrift, in welcher eine Zunahme der Betriebskosten von 33% festgestellt und gleichzeitig die Einführung eines neu entworfenen Tarifs empfohlen war, 1874 beim Bundesrath die verlangte 20%ige Tariferhöhung, wobei jedoch vorausgesetzt wurde, daß der vom Reichseisenbahnamt empfohlene Tarif in seinen Grundzügen bis zum Januar 1875 zur Einführung gelange. Die Tarife wurden nunmehr noch in demselben Jahre auf Grund eines Beschlusses des Bundesraths fast allgemein um 20% erhöht, mit Ausnahme der Frachten für Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Mehl, Mühlenerzeugnisse und Salz.

Der vom Reichseisenbahnamt vorgeschlagene Tarif enthielt eine Klasse für Eilgut, eine solche für Stückgut, zwei allgemeine Wagenladungsklassen A nnd B für die in bedeckten Wagen zu befördernden, nicht in den Sondertarifen aufgeführten Güter und 12 Sondertarife für die in offenen Wagen zu befördernden Güter. Die Klasse A war für Sendungen von 5000 kg und die Klasse B sowie die Sondertarife für die Sendungen von 10 000 kg vorgesehen.

Man hatte nunmehr die Wahl zwischen dem elsaß-lothringischen Raumtarif, norddeutschen Werthklassentarif, bayerischen und württembergischen gemischten Tarif, zwischen dem vom Reichseisenbahnamt und einem von 40 deutschen Bahnverwaltungen auf der 1874 in Braunschweig abgehaltenen

außerordentlichen Versammlung empfohlenen neuen Tarif, welcher nach dem süddeutschen gemischten Tarif erstellt war, jedoch statt 3 Sondertarife deren 4 eingeführt wissen wollte.

Die Tarifangelegenheit wurde zur brennenden Tagesfrage. Die Geschäftswelt konnte bei der Vielseitigkeit der Verkehrsbeziehungen und bei dem Durcheinander von festen Tarifsätzen und stets wechselnden Ausnahmetarifen die Frachtkosten schwer zusammenstellen, wodurch die Uebersicht in dem im Waarengeschäfte ebenfalls entbrannten Wettbewerb verloren ging.

Die für die Einführung des neuen Tarifs festgesetzte Frist erwies sich als zu kurz. Der Bundesrath konnte aus dem vorliegenden Stoffe kein klares Bild gewinnen und beschloß deshalb zu Anfang 1875 in Uebereinstimmung mit einem Beschlusse des deutschen Handelstages, den Reichskanzler zu ersuchen, eine nochmalige Prüfung der Tariffrage durch gemeinschaftliche Berathungen der Vertreter des Handels, der Gewerbe, der Landwirthschaft und der Eisenbahnen herbeizuführen, welchem Ersuchen auch entsprochen wurde.

In den Berathungen brachte jede einzelne Gruppe ihre besonderen Anliegen vor. Der Handelsstand war im Allgemeinen für den Raumtarif, weil dieser im überseeischen Verkehr und im Wechselverkehr mit den großen Plätzen des Weltmarktes für die Haupthandelsgegenstände eine Frachtermäßigung bis zu 70 % bot. Die Vertreter der inländischen Erzeugung aus den großen gewerblichen Mittelpunkten Norddeutschlands sprachen sich für den Werthklassentarif aus, unter welchem es ihnen ermöglicht worden war, eine Frachtermäßigung für die billigen Erzeugnisse bis zum Einpfennigtarif zu erwirken. Die Vertreter der Landwirthschaft brachten ihre Abneigung gegen die Ausnahmetarife zum Ausdruck, durch welche in Folge der Ausdehnung der Eisenbahnverbände auf das östlich von Deutschland gelegene Gebiet die landwirthschaftlichen Erzeugnisse Rußlands, Rumäniens, Galiziens, Ungarns zu billigen Frachten nach dem deutschen Markte und dem westlich von diesem gelegenen Absatzgebiete der deutschen Landwirthe erstellt worden waren. Die Eisenbahnen endlich bestanden, jede Gruppe für sich, auf die Einführnng des von ihnen vertretenen Tarifs.

Der Raumtarif büßte jedoch immer mehr Anhänger ein. Dieser Tarif war zur Zeit des allgemeinen Verkehrsaufschwungs zur Einführung gelangt, in welcher die Güter fast ohne Ausnahme im Werthe gestiegen waren und die Frachten an Einfluß auf die wirthschaftliche Bedeutung der Verkehrsgegenstände verloren hatten. Es war der denkbar günstigste Zeitpunkt für die Einführung eines Tarifs, in welchem die Frachten ohne Rücksicht auf den Werth des Gutes erstellt sind.

Aber die Zeit hatte sich geändert. Einestheils war der Werth der Güter unter den früheren Stand zurückgegangen, und die geringste Frachtermäßigung wurde für den Vertrieb der billigen Massengüter zu einer Lebensfrage; anderntheils waren die meisten für den gegenseitigen Wettbewerb der Bahnen gebauten Kampflinien eröffnet, der Mitbewerb war stärker, der Verkehr dagegen schwächer geworden, so daß die zur Zeit des stärkeren Verkehrs beschafften Betriebsmittel zum Theil unbenutzt waren. Man richtete sich bei der Erstellung der Tarife deshalb nicht mehr in wohl

erwogener Berechnung nach dem Durchschnittssatz der Selbstkosten und es handelte sich im Wettbewerb nicht mehr um Soll und Haben, sondern um Haben oder nicht Haben.

Man sagte sich, was verschlägt's, ob der Wagen mit 80 oder 85 Ctr. und der Güterzug mit 40 oder 45 Wagen belastet ist. Der Raum im Wagen ist ja vorhanden und kostet nichts; das Personal ist dasselbe und auch die Zugkraft und beide brauchen nicht verstärkt zu werden. Die Wagen werden unter Umständen im Betriebe nicht stärker abgenutzt, als wenn sie unbenutzt auf dem Bahnhofe stehen und unter den Einflüssen der Witterung verderben. Die Verzinsung der Baugelder nimmt in allen Fällen ihren regelmäßigen Fortgang und die erzielte Mehrfracht kann nur zur Erleichterung derselben bezw. zur Vermehrung der Betriebsüberschüsse beitragen.

Aus diesen Erwägungen würden die posen-creuzburger und märkisch-posener Bahn Güter von Oberschlesien nach Mitteldeutschland über Posen, Guben, die böhmische West-, bayerische Ost- und Kaiserin Elisabethbahn Güter von Prag durch Bayern über Fürth i. W. und Passau nach Wien, die magdeburg-halberstädter Bahn Güter von Leipzig über Magdeburg, Stendal nach Berlin und die rheinische Bahn Güter von Neuß über Rheinhausen, Speldorf nach Düsseldorf — zu denselben Frachten befördert haben, wie die ebenfalls die genannten Orte verbindenden Bahnen mit den kürzeren Linien, obgleich die Linien der ersteren Bahnen um das zwei- und dreifache länger waren.

Unter solchen Verhältnissen stimmten die meisten Verfrachter und die größte Anzahl der Bahnen für einen Werthklassentarif, welcher die Fähigkeit besaß, den unter der Nachwirkung der Preissteigerung der Güter und der Erhöhung der Frachten gesunkenen Verkehr vermittelst wirthschaftlich veranlagter Frachtermäßigungen wieder zu beleben.

Der Herr Reichskanzler überließ, als man sich über die Anzahl der für Stück- und Wagenladungsgut zu erstellenden Klassen nicht einigen konnte und die wenigen Anhänger des Raumtarifs an diesem festhielten, 1876 die Entscheidung der freien Vereinbarung der Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Tarifverband, welcher 1875 nach Eintritt der östlich von Leipzig und Berlin gelegenen Bahnen das Gebiet des früheren norddeutschen Bundes umfaßte, mit Ausnahme der saarbrücker Bahn, welche sich an die mit ihr in engerer Verbindung stehenden süddeutschen Bahnen anschloß, hatte sich in demselben Jahre bereits über die Einführung eines nach den Grundsätzen des bestehenden Verbandstarifs erstellten gemeinschaftlichen Tarifs verständigt, mit dem Vorbehalte, daß jede Verwaltung nach wie vor die volle Freiheit bezüglich der Aenderung der Frachtsätze haben sollte.

Angesichts der Ergebnißlosigkeit der vom Reiche in der Tariffrage geführten Verhandlungen forderte der Tarifverband im April 1876 die sämmtlichen Eisenbahn-Verwaltungen im deutschen Reiche auf, sich an sofort einzuleitenden Verhandlungen zum Zwecke der Einführung eines einheitlichen Tarifs für das Verkehrsgebiet der deutschen Bahnen zu betheiligen. Bereits im Juli desselben Jahres wurde in der Versammlung zu Harburg der gemischte bayerische Tarif als Grundlage für den deutschen Einheitstarif vorgesehen.

Die preußischen Staatsbahnen, welche sich anfangs zurückgehalten hatten, traten jetzt ebenfalls in die Berathung ein, nnd nach langem Hin- und Herstreiten über die Höhe der Frachtsätze, über die Pflichten der Gesellschaftsbahnen und die Rechte der Aufsichtsbehörde, wurde im Februar 1877 in einer Hauptversammlung der deutschen Eisenbahnen zu Berlin die Einführung des deutschen Eisenbahngütertarifs beschlossen. Im Juli 1877 kam derselbe auf einer großen Anzahl von Eisenbahnen im Binnen- und Verbandsverkehr zur Einführung und ein Jahr später konnte die Umarbeitung der sämmtlichen Tarife als beendet betrachtet werden.

Die Klassen und die denselben zugetheilten Güter waren bei jeder Bahn dieselben, nur die Tarifsätze waren bei den einzelnen Bahnen je nach den bei denselben vorliegenden besonderen Verhältnissen, über welche man sich im Laufe der Jahre trotz des starken die Ungleichheiten in den Tarifen beseitigenden Wettbewerbs nicht hatte hinwegsetzen können, höher oder niedriger erstellt. Der deutsche Tarif setzt sich zusammen aus einer

Stückgutklasse für sämmtliche Stückgutsendungen,

Wagenladungsklasse A,	für alle Güter, welche nicht in den Sondertarifen aufgeführt sind, in Ladungen zu . .	5000 kg
„ B,	desgl. „ „ „ . .	10000 „
„ A²,	für alle Güter der Sondertarife in Ladungen zu	5000 „
einem Sondertarif 1,	für die in demselben angeführten Güter in Ladungen zu	10000 „
„ 2,	desgl. in Ladungen zu	10000 „
„ 3,	„ „ „ „	10000 „

Durch Beschluß des Bundesraths wurde die Beseitigung des 1874 bewilligten 20%igen Frachtzuschlags, soweit dies eben die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnen gestatteten — in Preußen war derselbe bereits 1876 für die wichtigsten Massengüter aufgehoben worden —, angeordnet und die Einführung von Ausnahmetarifen von der Genehmigung der Aufsichtsbehörde abhängig gemacht.

Der erste Theil des deutschen Tarifs, die für die billigen und theuren Güter in Sendungen von weniger als 5000 kg erstellte eine Stückgutklasse und die allgemeinen Wagenladungsklassen A und B für die theuren Kaufmannsgüter, ist nach dem Grundsatze des Raumtarifs, ohne Rücksicht auf den Werth der Güter erstellt, während der andere Theil desselben, die für die billigeren Kaufmannsgüter und halbfertigen Waaren (die Güter der früheren Klasse C des Werthklassentarifs) sowie für die Massengüter und Rohstoffe (die Güter der Klassen D und E des alten Tarifs) vorgesehenen Sondertarife dem Werthklassentarif entlehnt sind.

In beiden Theilen des neuen Tarifs ist ferner aus dem Raumtarif der Grundsatz der besseren Wagen- und Raumverwerthung zum Ausdruck gebracht, indem die billigere Fracht der Wagenladungsklasse B und der Sondertarife 1 bis 3 von der Anlieferung einer Gewichtsmenge von 10000 kg. in einen Wagen oder von der Einrichtung der Fracht für dieses Gewicht abhängig gemacht ist, während die Fracht für Sendungen von nur

5000 kg. in der Klasse A¹ für die Kaufmannsgüter und in der Klasse A² für die billigeren Erzeugnisse und Rohstoffe eine bedeutend höhere ist.

Der Tarifverband faßte im April 1877 angesichts des nunmehr in ganz Deutschland zur Einführung gelangenden neuen Tarifs den Beschluß, den Tarifverband auf sämmtliche deutsche Bahnen auszudehnen und lud letztere zu diesem Ende zu einer gemeinschaftlichen Berathung ein. Die Vertreter der preußischen Staatsbahnen erklärten jedoch bei Eröffnung der am 5. Juli abgehaltenen Versammlung, daß die preuß. Aufsichtsbehörde bereits vor einem Monat in Folge eines auf Grund des § 45 der Reichsverfassung vom Bundesrath gefaßten Beschlusses bei den übrigen deutschen Aufsichtsbehörden die Frage angeregt habe, in welcher Weise für die Fortbildung des deutschen Tarifs Sorge getragen werden solle. Der Tarifverband verzichtete in Folge dessen auf eine weitere Berathung dieses Gegenstandes.

Seitens des Bundesrathes wurde dagegen noch in demselben Jahre beschlossen, eine ständige aus Staats- und Gesellschaftsbahnen zusammengesetzte Kommission und einen aus je 3 Vertretern der Landwirthschaft, der Gewerbe und des Handels bestehenden Ausschuß unter Zutritt eines besondern Mitgliedes für Bayern zu bestellen, welche über einheitliche Maßnahmen bei Durchführung des Einheitstarifs sowie über Aenderungen der Tarifvorschriften und der Klasseneintheilung zu berathen hatten. Die so vorberathenen Gegenstände, über deren Annahme oder Ablehnung die Eisenbahn-Kommission und der Verkehrsausschuß getrennt abstimmten, werden einer Hauptversammlung der sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands zur endgültigen Beschlußfassung nach Stimmenmehrheit unterbreitet. Die erste Sitzung fand im Februar 1878 statt.

Nachdem die von dem Herrn Reichskanzler Fürsten Bismarck beabsichtigte Uebertragung der sämmtlichen Staatsbahnen auf das deutsche Reich an dem Widerstande der einzelnen Staaten gescheitert war, versuchte derselbe wenigstens eine einheitliche Regelung des deutschen Tarifwesens auf reichsgesetzlichem Wege herbeizuführen. Der 1879 dem Bundesrath vorgelegte bezügliche Gesetzentwurf bezweckte die Beseitigung der von den Eisenbahnen im eigenen Vortheil ausgenutzten Alleinherrschaft im Güterbeförderungswesen bezw. die stärkere Heranziehung der Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalt in den Dienst des allgemeinen Wohls, namentlich aber die Förderung des hauptsächlich von den Gesellschaftsbahnen vernachläßigten kleinen Gewerbebetriebes.

Aber auch dieser Entwurf mußte vor dem Widerstande der übrigen deutschen Staaten zurückgezogen werden, worauf Preußen zur Verstaatlichung seiner Gesellschaftsbahnen überging.

---

12. Die weitere Entwickelung des Verkehrs (Freihandel).

a) der Verkehr von 1853 bis 1865/66.

Nach Fertigstellung der ersten meistens gleichzeitig in Angriff genommenen und vollendeten Eisenbahnbauten war von 1848—50 in Folge der Abnahme der Nachfrage nach Eisenbahnbedarfs- und allgemeinen Verbrauchsgegenständen ein starker Rückgang in den Geschäften wahrzunehmen. Nach

Beilegung der politischen Unruhen und nach Verlängerung des Zollvereinsvertrages auf weitere 12 Jahre (1853 — 65), sowie nach Fertigstellung der Eisenbahnanschlüsse nahm der Verkehr, ganz besonders der Güter-Verkehr, wieder einen allgemeinen Aufschwung.

Der Personenverkehr hat in der weiteren Entwickelung der Eisenbahnen eine hervortretende Rolle nicht gespielt. Sobald die durchgehenden Linien mit den erforderlichen Anschlüssen fertig gestellt waren, wurden auch durchgehende, oder doch direkten Anschluß besitzende Schnellzüge für den Personenverkehr zwischen den Hauptstädten der deutschen und europäischen Staaten eingelegt, soweit dies eben zu ermöglichen war.

Im norddeutschen Verbande führten bereits 1849 von Köln (Deutz) im Anschluß an die pariser und brüsseler Schnellzüge direkt durchgehende Schnellzüge über Hannover, Braunschweig, Magdeburg nach Berlin. Von da wurden 1852, nach Fertigstellung des Anschlusses in Bodenbach, schnell fahrende Personenzüge mit direktem Anschluß über Dresden und Prag nach Wien eingelegt. Im mitteldeutschen Verbande fuhren 1853 die ersten durchgehenden Schnellzüge von Berlin über Halle, Weimar, Gotha, Kassel, Gießen nach Frankfurt a. M., von wo wieder Schnellzüge mit direktem Anschluß über Darmstadt, Karlsruhe, Kehl, Straßburg nach Paris gingen. Ueber die mitteldeutsche Linie bewegte sich auch der Personenverkehr zwischen Paris und Wien über Straßburg, Frankfurt a. M., Leipzig, Dresden und Prag.

1861 wurde die süddeutsche Linie fertig gestellt, und der Personen-Verkehr zwischen Paris und Wien bewegte sich nunmehr über Straßburg, Stuttgart, München, während der Personenverkehr zwischen England und Belgien einerseits und Süddeutschland und Wien andererseits von der straßburger Linie abging und mehr den Weg über Köln, Frankfurt a. M. einschlug. Seit 1862 trafen die pariser und brüsseler Schnellzüge Morgens um $4^1/_2$ Uhr in Köln ein, von wo die Anschlußzüge um $5^1/_2$ Uhr wieder abfuhren und am andern Tage Morgens 10 Uhr in Wien ankamen.

1862 fuhren ferner die ersten Eilzüge zwischen Wien und Triest, Venedig, Verona. In demselben Jahre wurde der erste Schnellzugverkehr von St. Petersburg einerseits über Wirballen nach Berlin und andererseits über Warschau nach Wien eingerichtet. Von Wien fuhren bereits 1858 Züge bis Bazias an der Donau, von wo die Reise nach Konstantinopel mit dem Schiff fortgesetzt werden mußte.

Im Wechselverkehr zwischen den vorangeführten Hauptstädten wurden direkte Fahrscheine, sowohl einfache für die bloße Hinfahrt, als solche für die Hin- und Rückfahrt mit einer Gültigkeitsdauer von 6—8 Tagen und länger ausgegeben. Zur Belebung des Personenverkehrs auf weitere Entfernungen wurden ferner Rundreisefahrscheine nach den besuchtesten Orten Deutschlands mit einer Gültigkeitsdauer von einigen Wochen verausgabt.

Im Binnen- und Nachbarverkehr gelangten ebenfalls Fahrscheine für die Hin- und Rückfahrt zur Ausgabe, welche für 2 oder 3 Tage gültig waren. Einzelne Bahnen hatten nur an Sonntagen Fahrpreißermäßigungen eingeführt, oder gaben an diesen Tagen Fahrscheine aus, welche Montags zum einfachen Fahrpreise für die Rückfahrt benutzt werden konnten.

Als mit der Eröffnung der nach den Lagerstellen der Rohstoffe führenden Eisenbahnlinien und mit der Hebung und Verarbeitung der unterirdischen Schätze die Nachfrage nach Arbeitskräften eine stärkere wurde, gelangten zur besseren Heranziehung der Arbeiter nach den gewerbreicheren Gegenden die 4. Wagenklasse mit den bedeutend ermäßigten Sätzen auf einer weiteren Anzahl von Eisenbahnen zur Einführung.

Die Personenwagen 1. und 2. Klasse wurden allgemein bequemer eingerichtet; die Wagen 3. Klasse, welche früher seitwärts offen waren, erhielten vollständigen Verschluß.

Die Sätze der ständigen Klassen des Personengeldtarifs erfuhren eine wesentliche Aenderung nicht. Die Vortheile der Eisenbahnen für den Personenverkehr waren eben von vornherein voll geboten worden, und als die Lust, in den bequemen und schnell dahin fliegenden Eisenbahnwagen eine Reise zu machen, befriedigt war, ging auf kurze Zeit der Personenverkehr sogar nicht unbedeutend zurück, stieg aber demnächst wieder mit dem zunehmenden Güter-Verkehr. Auf den preußischen Eisenbahnen betrug die Einnahme:

im Personenverkehr	1844:	6 897 273 ℳ,	1851:	19 812 813 ℳ	
„ Güterverkehr	„	3 466 500 „	„	21 144 681 „	
„ Personenverkehr	1854:	24 480 729 „	1861:	41 439 927 „	
„ Güterverkehr	„	42 800 256 „	„	81 443 682 „	

Während also ursprünglich die Einnahme aus dem Personenverkehr das Doppelte der Einnahme aus dem Güterverkehr ausmachte, hatte 1851 der Güterverkehr den Personenverkehr bereits überholt; 1854 betrug die Einnahme aus dem Güterverkehr das $1^3/_4$fache, 1861 das 2fache und 1872 das $2^1/_2$fache der Einnahme des Personenverkehrs.

Die Gewerbethätigkeit wurde in erster Reihe durch die fortwährend flüssig werdenden Gelder für Eisenbahn-Neubauten und durch die immer stärker werdende Nachfrage der Eisenbahnen nach Verbrauchsgegenständen für die Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der bereits im Betriebe befindlichen Eisenbahnen, baulichen Anlagen und Betriebsmittel zur immer größeren Entfaltung gebracht.

In den Jahren 1855 bis 1865 wurden in Deutschland durchschnittlich 553 km Eisenbahnen gebaut. Die für die Herstellung derselben verausgabten Gelder beliefen sich auf durchschnittlich 191 500 M. für das Kilometer Eisenbahn oder auf rund 106 000 000 M. für das Jahr. 1865 betrugen die reinen Betriebseinnahmen 195 114 000 M., die Betriebsausgaben 159 666 000 M. Auf der großen Rechnung der Volkswirthschaft stand in Deutschland somit ein Betrag von 460 780 000 M., welcher lediglich in Folge der Eisenbahnen in einem Jahre gegen früher mehr in Umlauf gesetzt wurde und sich auf die sämmtlichen wirthschaftlichen Gebiete vertheilte.

Bis 1865 waren in Deutschland bereits 2 894 946 000 M. für Eisenbahnbauten flüssig gemacht und von 1855 ab annähernd ein gleich hoher Betrag an Roheinnahmen im Eisenbahnbetrieb erzielt worden, so daß die Verbrauchskraft des Landes in jener Zeit bereits um mehr als

5 Milliarden allein unmittelbar durch den Eisenbahnbau und Betrieb zugenommen hatte.

Die mittelbar von den Eisenbahnen hervorgerufene Belebung des Verkehrs war ebenfalls von großer Bedeutung. Man war zwar anfangs vielfach der Ansicht, daß das, was die Eisenbahnen vereinnahmten, den Fuhrunternehmern entzogen werde. Dem war jedoch nicht so. Der Fuhrunternehmer war zwar für den weitverzweigten Wechselverkehr von der Landstraße verschwunden, hatte aber an den Stationsorten bei der An- und Abfuhr der mit den Eisenbahnen ankommenden und abgehenden Güter und Personen überaus reichliche Beschäftigung erhalten. Mit der Zunahme des Eisenbahnverkehrs nahm auch der Fuhrwerksverkehr zu und die Prophezeiungen der Gegner der Eisenbahnen, die Pferde verlören ihren Werth und das Ackerland, auf welchem nur Hafer gezogen werden könne, würde brach gelegt werden müssen, schlugen bereits in den ersten Jahren, nach Ermöglichung des Wechselverkehrs auf den Eisenbahnen, ins Gegentheil; der Preis der Pferde und des Ackerlandes stieg um mehr als das Doppelte.

In den von den ersten Eisenbahnen durchschnittenen Gegenden lagen eben die gewerbreicheren Gebiete und großen Städte, an welchen sich im Laufe der Jahrhunderte mit Hülfe der Stapelrechte und Durchfuhrverbote das Kapital angesammelt hatte, und nach welchen das für Eisenbahnzwecke verwendete sowie das in Folge des stärkeren Personen- und Güterverkehrs sich gegen früher mehr in Umlauf befindliche Geld, soweit dasselbe nicht für die von auswärts bezogenen Waaren den Weg in's Ausland nahm, unaufhörlich zusammenfloß.

Bei dem in diesen Gebieten stets zunehmenden Wohlstande und dem größeren Verdienste war man auch zu größeren Ausgaben geneigt. Die günstige Gelegenheit, gute, dauerhafte Baustoffe zu billigen Preisen und Frachten beziehen zu können, wurde vielfach benutzt, um die alten Wohnungen neu einzurichten, oder durch neue feste Bauten zu ersetzen. Die zur Bewältigung der Eisenbahn-Neubauten und der Lieferungen für dieselben angenommenen Arbeitskräfte konnten nach Fertigstellung der Eisenbahnen in den nächst gelegenen Orten wieder weiter beschäftigt und die besonders zu Eisenbahn-Bauzwecken hergerichteten gewerblichen Anlagen, wie Werkstätten aller Art, neue Stein- und Sandgruben, große Holzlager, Kalköfen u. s. w. voll in Betrieb gehalten werden.

Die in den gewerbreicheren Gebieten beschäftigten Arbeiter konnten bei den steigenden Löhnen besser eine Familie ernähren als dies früher der Fall war. Viele gründeten deshalb einen eigenen Hausstand. Nach Adam Smith bestimmt die Nachfrage nach Menschen nothwendig, wie bei jeder anderen Waare, auch die Erzeugung von Menschen. Je mehr Arbeiter herangezogen und Beamte angestellt wurden, je mehr Heirathen kamen zu Stande, so daß die Bevölkerung in den großen Verkehrsmittelpunkten binnen Kurzem um mehr als das Doppelte stieg. Es wurden neue Häuser, ja neue Stadtviertel und sogar ganz neue Städte gebaut. Jedes einzelne Haus und jede in demselben vorhandene Wohnung mußte eingerichtet und mit den erforderlichen Haushaltungsgegenständen versehen werden.

Die stärkere Bevölkerung in den größeren Städten und Erzeugungsorten und der in denselben sich bewegende stärkere Personenverkehr erforderte eine immer stärkere Zufuhr von Nahrungsmitteln, wodurch naturgemäß auch ein stärkerer Verkehr der Landleute mit den Stadtbewohnern herbeigeführt wurde. Der größere Bedarf an Milch, Butter, Geflügel, Obst, Feld- und Gartenfrüchten, sowie an Mehl und Fleisch wurde täglich zur Stadt gefahren. Für den erzielten größeren Verdienst kauften die Landleute wieder die Erzeugnisse und Waaren der Stadtbewohner, bestehend in Verbrauchsgegenständen aller Art, für welche bis dahin ein Bedürfniß nicht vorgelegen hatte, oder auf deren Annehmlichkeiten vordem verzichtet werden mußte. Mit dem Vorrücken der Eisenbahnen in die bis dahin vereinsamten ländlichen Gegenden, und mit dem gleichzeitig eintretenden größeren Bedarf an landwirthschaftlichen Erzeugnissen gingen die in den Bereich des stärkeren Verkehrs gezogenen Landbewohner von ihrer früheren einfachen Lebensweise ab und gewöhnten sich, namentlich die besser Gestellten, nach und nach an die Kleidung, die Gebräuche und Verbrauchsgegenstände der Stadtbewohner.

In der Stadt machten die feuergefährlichen Holzbauten den festeren und dauerhafteren Steinbauten Platz; auf dem Lande wurden die Strohdächer durch eine bessere Dachziegel- oder Schieferbekleidung ersetzt. Während früher fast ausschließlich nur die in der nächsten Umgegend gewonnenen Rohstoffe zu Neubauten verwendet wurden, in Folge dessen man an dem einen Orte hauptsächlich nur Bauten mit Lehmfachwerken, an einem andern Orte nur solche mit Schieferbekleidung, hier Bauten aus gewöhnlichen Bruchsteinen und da solche aus Sandsteinen erblickte, traten allmählig an die Stelle der schlechteren Baustoffe die besseren, welche auf den Eisenbahnen von weither beschafft werden konnten.

Die stärkere Nachfrage nach Lebensmitteln hatte eine Vermehrung des Getreidebaues zur Folge. Die Getreideerzeugung erfuhr indirekt durch die stärkere Nachfrage nach Holz eine Vermehrung, indem die Wälder ausgerodet und der Boden eben für den Getreidebau weiter ausgenutzt wurde. Ferner wurde die stärkere Getreideerzeugung dadurch ermöglicht, daß die bis dahin übliche Schonung des Getreidebodens — viele Landbesitzer ließen jährlich den 5. oder 7. Theil des von ihnen bewirthschafteten Bodens brach liegen, um denselben ausruhen zu lassen und die Erzeugungskraft zu stärken — durch die auf den Eisenbahnen möglich gewordene billige Zufuhr von Düngemitteln aller Art nicht mehr erforderlich war.

Das Holz in den großen Waldungen, welches in früherer Zeit nicht hatte verwerthet werden können und zum Theil den Einwohnern der angrenzenden Dörfer und kleineren Städte zur unentgeltlichen Nutznießung überwiesen worden war, wurde nunmehr auf den Eisenbahnen zu guten Preisen nach den Baustellen befördert. Bei der starken Nachfrage stieg der Preis des Holzes derart, daß auf weiten Gebieten, wo dasselbe bis dahin noch vortheilhaft zur Feuerung benutzt worden war, nunmehr die Kohlen mit mehr Nutzen verwendet werden konnten. Die Nachfrage nach Kohlen stieg deshalb ebenfalls und von Süddeutschland aus beantragte man bereits zu Anfang der sechziger Jahre unausgesetzt billige Eisenbahnfrachten für die Herbeischaffung von Kohlen aus dem Saar- und Ruhrgebiet.

An Kohlen wurden versandt auf der

	1850	1855	1860
oberschlesischen Bahn	92688 t	363555 t	434325 t
niederschlesisch-märkischen Bahn	5382 „	106756 „	162472 „
bresl.-schweid.-freiburger „	20485 „	205926 „	353599 „
berg-märkischen „	55185 „	323622 „	1081547 „
saarbrücker „	— „	833622 „	1483866 „

Die Frachtermäßigungen erwiesen sich sowohl für die Eisenbahnen als für die Verfrachter gleich vortheilhaft; für erstere, weil immer größere Frachtgutmassen zur Beförderung gelangten und die Einnahmen vermehrten; für letztere, weil ganze bis dahin werthlos gewesene Lager von Rohstoffen nunmehr in Angriff genommen bezw. zur Herstellung allgemeiner Verbrauchsgegenstände verwerthet werden konnten.

Nach der allgemeinen Annahme, daß auf eine Meile Bahnlänge für den Neubau rund 10000 Ctr. Eisen und für die Ergänzung und Erneuerung der im Betriebe befindlichen Bahnen 1200 Ctr. Eisen erforderlich sind, stellt sich der Verbrauch an Eisen für das Jahr 1855 für 74 Meilen Neubau auf 740000 Ctr. und für 1043 Meilen Betriebslänge auf 1251600 Ctr. Eisen; für das Jahr 1865 auf die Durchschnittszahl von ebenfalls 74 Meilen Neubau anf 740000 Ctr. und für 1855 Meilen Betriebslänge auf 2226000 Ctr., also zusammen auf rund 3000000 Ctr. Eisen.

Wenn zur Herstellung von 10000 kg Roheisen rund 25000 kg Kohlen, 25000 kg Erze und 10000 kg Kalksteine, und zur weiteren Verarbeitung von 10000 kg Roheisen zu Eisen wiederum 10000 kg Kohlen erforderlich sind, so wären zur Herstellung der 3000000 Ctr. = 150000000 kg Eisen 525000000 kg Kohlen, 375000000 kg Erze und 150000000 kg Steine verbraucht worden.

In Folge der starken Nachfrage nach gewerblichen Erzeugnissen waren die Anforderungen an die Gewerbethätigkeit derart gesteigert worden, daß denselben mit den früheren Hülfsmitteln nicht mehr entsprochen werden konnte. Die Dampfkraft mußte deshalb auch auf gewerblichem Gebiete als stärkerer Ersatz für die unzureichende Menschenkraft herangezogen werden. Durch die Einführung von Maschinen aller Art wurde natürlich die Nachfrage nach Eisen und Kohlen ebenfalls erheblich vermehrt.

Unter der Herrschaft der Dampfkraft und unter dem Schutze der vom Zollverein festgesetzten Zölle gelang es der inländischen Erzeugung, sich in erhöhtem Maße an der Deckung des immer stärker werdenden Bedarfs an Verbrauchsgegenständen zu betheiligen. Der Werth der in den deutschen Bergwerken zu Tage geförderten Schätze betrug (nach Kolb) 1850: 51100000 ℳ, 1860: 123300000 ℳ. Der Werth der Erzeugnisse der Hüttenwerke an Schmiedeeisen und Stahl 1850: 47600000 ℳ, 1860: 102600000 ℳ.

In der Zeit von 1835 bis 1860 war in Deutschland (Zollverein) der Verbrauch an Erzeugnissen im Allgemeinen um 50% gestiegen; im besonderen bei baumwollenen und gemischten Waaren um 100%, bei Twisten und Rohbaumwolle um 200% (von 500000 Ctr. in 1834 auf 1500000 Ctr. in 1860) und bei Eisen um 2000%. —

Es war hauptsächlich der innere Verkehr, welcher seit Anfang der fünfziger Jahre an Umfang zunahm und durch die immer mehr erstarkende inländische Erzeugung dem überseeischen Verkehr gegenüber mit jedem Jahre mehr an Bedeutung gewann. Kohlen und Eisen waren das Doppelgespann vor dem Triumphwagen der Beherrscherin des Jahrhunderts, der Dampfkraft, welche auf beflügeltem Rade des Dampfwagens und der Dampfmaschinen ihren Einzug auf allen gewerblichen Gebiete hielt.

Die Eisenbahnen hatten der Erwerbsluft ein weites Feld eröffnet und im Wettbewerb um die Ausbeute der durch die Dampfkraft gebotenen Vortheile wurden sowohl im Beförderungsdienste als im Dienste der gewerblichen Unternehmungen, in welchen die Dampfkraft durch die Massenerzeugung und Billigkeit ebenfalls den Ausschlag gab, glänzende Erfolge erzielt.

b) Der Verkehr von 1866 — 73 und die Wirthschaftskrisis des Jahres 1873.

Die Krisis von 1873 wurde von langer Hand vorbereitet; sie steigt und fällt mit der Zu- und Abnahme des Eisenbahnbaues.

Durch den gegenseitigen Wettbewerb der Seehäfen und durch die sich darbietende Gelegenheit, auf den neu entstehenden Eisenbahnen in immer weiter gelegenes Gebiet vorzudringen, wurden die Binnenplätze in ihren Handels- und Geschäftsbeziehungen mit dem Hinterlande, welches sie vordem fast allein beherrschten, stark beeinträchtigt, indem die Seehäfen nunmehr die Geschäfte mit dem weiter gelegenen Gebiete direkt besorgten.

Die Binnenplätze legten gegen das Vorgehen der Seehäfen und Eisenbahnen im überseeischen Verkehr Verwahrung ein. Die erste diesbezügliche Beschwerde wurde bereits unmittelbar nach Errichtung des norddeutschen Verbandes von den preuß. Stationen Minden, Herford, Rehme gegen die direkten Verbandssätze ab Harburg und Bremen nach den am Rhein gelegenen Stationen erhoben. Die Güter wurden von den Seeplätzen billiger nach dem Rhein befördert, als wie von den Weserstationen aus. Die preuß. Regierung war geneigt, dem Uebelstande durch Aufnahme der Weserstationen in den Verband abzuhelfen. Hannover lehnte dies jedoch ab, mit dem Bemerken, daß die zwischenliegenden kleineren hannoverschen Stationen bis dahin mit den höheren Sätzen des hannoverschen Binnenverkehrs hätten bestehen können und noch kein Antrag auf Ermäßigung derselben gestellt worden sei. Aus Anlaß dieses Falles stellte die preußische Regierung den Grundsatz auf, daß bei der Erstellung der Frachten die Sätze für weiter gelegene Stationen nicht billiger sein dürften, als die für näher gelegene Stationen.

Das Vorgehen der Binnenplätze bezweckte entweder die Aufhebung der den Seeplätzen gewährten Frachtvergünstigungen oder die Gleichstellung der Frachten des Binnenverkehrs mit denen des Durchgangs- und weit verzweigten Wechselverkehrs. Die Beschwerden wurden anfangs nur vereinzelt laut, weil nur einige Seeplätze auf den wenigen durchgeführten Eisenbahnlinien in das Hinterland vorrücken konnten. Als aber 1856 die Ostseehäfen von den Fesseln des Sundzolles befreit und durch die Linie Breslau-Posen auf einem zweiten kürzeren Wege mit Schlesien und Wien verbunden,

als mit der Eröffnung der Linie Rheine=Emden und Oberhausen=Emmerich die Emshäfen und holländischen Seehäfen an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen, ferner in demselben Jahre nach Fertigstellung der Linie Hannover=Kassel die Weserhäfen auf einem bedeutend kürzeren Wege mit den mittel= und süddeutschen Bahnen verbunden, 1859 die belgischen und holländischen Häfen über die in diesem Jahre eröffnete Strecke Coblenz=Bingen auf den süddeutschen und über den 1861 fertig gestellten Uebergang in Passau auf den österr. Markt eingeführt wurden, als ferner 1859 durch die Eröffnung der Werrabahn die Ems= und Weserhäfen eine kürzere Verbindung mit Süddeutschland und Oesterreich erhielten, 1857 vom adriatischen Meere Triest und 1859 vom mittelländischen Meere Marseille Verbindung mit den deutschen Bahnen erhielten, entwickelte sich unter den nunmehr von allen Seiten auf den deutschen Markt eindringenden Seeplätzen ein starker gegenseitiger Wettbewerb. Die Frachten für den überseeischen Verkehr wurden verhältnißmäßig schnell und bedeutend herabgesetzt, so daß der Abstand zwischen den Frachten für den inneren Verkehr, bezw. für die Güter inländischer Erzeugung, sich immer größer gestaltete.

Um den Seehäfen möglichst freie Bahn zu machen, und um den deutschen Bahnen den Durchgangsverkehr zu erhalten, hob der Zollverein 1861 die Durchgangsabgaben auf.

Die Bewegung der Geschäfts= und Handelswelt der Binnenplätze gegen die Bevorzugung der Seehäfen in der Tariferstellung wurde nunmehr eine allgemeine. Man war aus der Zeit des Frachtfuhrgeschäfts noch zu sehr daran gewöhnt, die Güter nach eigener Wahl demjenigen der vielen zur Verfügung stehenden Fuhrunternehmer zu übergeben, welcher dieselben am schnellsten, billigsten und sichersten beförderte und denjenigen Unternehmern, welche die Vermitteluug der Binnenplätze zu umgehen suchten, den Weg durch Einführung der Stapelrechte und Durchfuhrverbote zu verlegen. Man konnte sich deshalb nicht damit befreunden, daß nunmehr nur ein Frachtführer, die Eisenbahn, vorhanden war, welche die Frachten selbst bestimmte, ohne die Versender zu befragen und welcher an den größeren Plätzen vorbeifuhr, ohne die Vermittelung derselben in Anspruch zu nehmen. 1860 versammelte sich die Handelswelt von Norddeutschland in Berlin und die von Süddeutschland in Baden, worauf 1861 die Vereinigung beider Versammlungen erfolgte und in Heidelberg der erste deutsche Handelstag zusammentrat. Bereits 1860 in den ersten Versammlungen war die Bevorzugung des überseeischen Verkehrs Gegenstand langer Verhandlungen, welche zu der übereinstimmenden Beschlußfassung führten, daß der innere Verkehr in jeder Beziehung mit dem überseeischen Verkehr gleichzustellen sei. Die hierauf nacheinander 1860 von den Aeltesten der berliner Kaufmannschaft und von der breslauer Handelskammer, und 1861 von dem kölner Handelsverein unter Hinweisung auf den Beschluß des Handelstages bei der preuß. Regierung erhobenen Beschwerden wurden abgelehnt. Ueber die 1861 von der breslauer Handelskammer an das Abgeordnetenhaus eingereichte Petition wurde zur Tagesordnung übergegangen.

Die Gründe der preuß. Regierung für die Ablehnung beruhten auf folgenden Erwägungen: In der Uebergehung der Hauptverkehrsplätze in dem

von diesen bis dahin vermittelten Verkehr, namentlich hinsichtlich des von Norden nach Süden sich bewegenden überseeischen Verkehrs, liege allerdings eine Schädigung des preußischen Zwischenhandels; man müsse andererseits aber anerkennen, daß der Zwischenhandel unter der sich immer mehr entwickelnden Herrschaft der Eisenbahnen seine Bedeutung verloren habe. Die Frachten für den durchgehenden Verkehr seien bereits so sehr heruntergedrückt, daß nur ein geringer Gewinn erzielt werde. Wenn nun die Frachten für den Gesammtverkehr auf diese niedrige Tarifstufe gestellt werden sollten, würden die Bahnen lieber auf den Durchgangsverkehr verzichten. Wollte man deshalb den Grundsatz der Gleichstellung der Frachten für den Durchgangsverkehr mit denen des Binnenverkehrs durchgeführt wissen, so könne dies nur durch allgemeine Einführung der für letzteren Verkehr vorgesehenen höheren Frachtsätze erreicht werden. Von einer solchen Maßnahme möge man sich aber Vortheile nicht versprechen. Der Durchgangsverkehr würde seinen Weg über die Häfen und Bahnen der Nachbarländer nehmen zum großen Nachtheil der deuschen Häfen und Bahnen, während die Binnenplätze nichts dabei gewönnen. Ein weiterer Schaden würde für den Vertrieb der billigen Rohstoffe, namentlich für den Kohlenvertrieb herbeigeführt werden, indem die hierfür bewilligten, fast an die Grenze der Selbstkosten streifende Fracht bei Gleichstellung der Verbands- und Binnenverkehrstarife ebenfalls erhöht und der Versand der Kohlen im Verbandsverkehr nach weiter gelegenen Stationen, wenigstens so weit derselbe eben nur durch die billigen Frachten ermöglicht worden sei, eingestellt werden müsse.

Da von Seiten der Regierung und Volksvertretung die Ermäßigung bezw. Gleichstellung der Frachten des inneren Verkehrs mit denen des überseeischen Verkehrs nicht zu erreichen war, so suchte man auf anderem Wege zum Ziele zu gelangen, und zwar griff man zu demselben Mittel, durch welches die Frachtermäßigungen im überseeischen Verkehr herbeigeführt worden waren: zur Einführung des Wettbewerbs in das Eisenbahnfrachtgeschäft des inneren Verkehrs.

Im inneren Verkehr waren die Eisenbahnen unter dem Schutze der gesetzlichen Bestimmungen, betreffend das Verbot der Anlegung von Bahnen zum Zwecke des Wettbewerbs, in den abgeschlossenen Verkehrsverbänden zur Alleinherrschaft gelangt, unter welcher sie die Frachten lange Zeit hindurch (1856—60) auf ihrer Höhe erhielten und stellenweise sogar erhöhten.

Man verfiel zuerst auf die Wiederheranziehung der von den Eisenbahnen aus dem Frachtfuhrgeschäft verdrängten Mittelspersonen (Spediteure). Dieselben hatten anfangs auf den Eisenbahnen, soweit eine direkte Güterabfertigung noch nicht eingeführt war, die Weiterbeförderung auf den Uebergangsstationen vermittelt. Namentlich ging der Verkehr mit dem Auslande, selbst noch lange Zeit nach Einführung der direkten Güterabfertigung durch die Hand von mit den Zollverhältnissen vertrauten Mittelspersonen. Die Güter aus Belgien und Frankreich wurden zum größten Theil noch gegen Ende der fünfziger Jahre an Mittelspersonen in Köln versandt, welche dieselben im norddeutschen Verbande über Oberhausen, Minden weiterbeförderten.

Mit der weiteren Ausdehnung der direkten Verbände im Verkehr mit dem In- und Auslande gingen jedoch die Geschäfte der Mittelspersonen

zurück, so daß dieselben auf eine anderweitige Betheiligung am Eisenbahnfrachtgeschäft bedacht sein mußten. Man kam nun auf den Gedanken, das Eisenbahnfrachtgeschäft vom Eisenbahnfahrgeschäft zu trennen, in der Absicht, ersteres Geschäft wenigstens zum Theil an Mittelspersonen zu übertragen.

Dieser Plan gefiel allgemein. Die Handels- und Geschäftswelt erblickte hierin das geeignete Mittel zur Eröffnung des Wettbewerbs gegen die Eisenbahnen bezw. auf den Eisenbahnen. Letztere waren für diese Einrichtung eingenommen, weil durch dieselbe dem allgemeinen Drängen auf Freigabe des Frachtgeschäfts entsprochen wurde, während die nachtheiligen Folgen voraussichtlich von den den Wettbewerb eröffnenden Mittelspersonen allein zu tragen sein würden; Letztere sollten die mühsame Arbeit der Güterabfertigung gegen Zahlung einer hohen Entschädigung für das den Eisenbahnen verbleibende bequemere Fahrgeschäft übernehmen.

Der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ließ denn auch ein neues Betriebs-Reglement ausarbeiten, in welchem eine solche Geschäftstrennung vorgesehen war. Dieses Reglement welches 1860 in der Generalversammlung des Vereins zu Hamburg berathen und zur Einführung empfohlen wurde, enthielt folgende Bestimmung: „Der Transport von Gütern findet statt: a) im Frachtenverkehr, in welchem die Eisenbahn-Verwaltungen das Gut selbst empfangen, abfertigen und abliefern; b) im Fahrverkehr, indem die Verwaltungen dem Absender oder einer Mittelsperson einen Wagen am Aufgabeorte zur Beladung und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn dem ihnen angewiesenen Empfänger zur Entladung bereitstellen.“

Inzwischen trat jedoch 1861 das deutsche Handelsgesetzbuch in Kraft, durch welches in einem besonderen Abschnitt das Frachtgeschäft der Eisenbahnen einheitlich geregelt war.

Da in dem Handelsgesetzbuch eine Trennung des Fahr- und Frachtgeschäftes nicht vorgesehen ist, so hielt man die Aufnahme von Bestimmungen hierüber in das neue Betriebs-Reglement nicht für zuläßig. Man mußte deshalb zu andern Mitteln übergehen, um Mitbewerber in das Frachtgeschäft einzuführen.

Die Versuche, dritte Personen gegen Gestellung eigener Dampf- und Frachtwagen und Entrichtung eines besondern Bahngeldes zur Betheiligung an dem Betriebe einer bereits dem Verkehr übergebenen Bahn zu bewegen — die Eisenbahnen waren in den meisten Staaten durch gesetzliche Bestimmungen verpflichtet, Dritte zum Betriebe auf der eigenen Bahn zuzulassen —, mußten als unausführbar aufgegeben werden. Der 1862 aus dem Ruhrgebiete bei der preuß. Regierung eingebrachte Antrag in welchem die Betheiligung der westfälischen Staatsbahn an dem Betriebe der köln-mindener Bahn nachgesucht wurde, weil auf letzterer Bahn wegen Wagenmangels Verkehrsstörungen eingetreten waren, wurde abgelehnt mit dem Bemerken, daß zur Ausführung des Frachtgeschäftes auf einer fremden Bahn der betreffende Unternehmer kostspielige Einrichtungen für die Sicherheit des Betriebes treffen und hohes Bahngeld zahlen müsse, so daß schwerlich das Geschäft mit Erfolg betrieben und im gegebenen Falle der beabsichtigte Zweck erreicht werden könne.

Das einzige nunmehr noch übrig bleibende Mittel war die Förderung des Baues von neuen Eisenbahnlinien und Bahnen, damit das Eisenbahnnetz sich verdichte und der Wettbewerb der Bahnen auf kurze Entfernungen dieselben Wirkungen im inneren Verkehr hervorbringe, wie solche auf weite Entfernungen im überseeischen und weit verzweigten Wechselverkehr bereits erzielt wurden. Um zu diesem Ziele zu gelangen, stellte der Abgeordnete Michaelis 1862 im preuß. Landtage den bereits erwähnten und einstimmig angenommenen Antrag auf Entfesselung des Wettbewerbs im Eisenbahnbau und Verkehr.

Die preuß. Regierung gestattete nunmehr auch ohne weitere Bedenken den Bau von Bahnen in solchen Fällen, in welchen dieselben zum Zwecke der Eröffnung des Wettbewerbs gegen bereits bestehende Bahnen angelegt wurden. Dieselbe gab ferner 1863 den Eisenbahnen im Durchgangsverkehr durch das Zollvereinsgebiet sowohl im Verkehr zwischen dem östlichen und westlichen Auslande als von den deutschen Seehäfen aus, sowie im Verbandsverkehr für alle Güter, für welche bereits bis dahin von den Binnenverkehrsfrachten abweichende ermäßigte Frachtsätze bewilligt waren — und das war fast bei allen Massengütern der Fall, — volle Freiheit in der Bewegung der Frachten nach unten, sodaß letztere zur Begegnung des Wettbewerbs im überseeischen und inneren Verkehr bezw. im Durchgangs- und Wechselverkehr mit dem In- und Auslande ermäßigt werden konnten, ohne daß hierzu, wie dies vordem geschehen mußte, die Genehmigung eingeholt zu werden brauchte.

Der beabsichtigte Zweck wurde nunmehr erreicht. Schon gleich nach Eröffnung der ersten Abkürzungslinien wurde auf den anderen, längeren Linien der Wettbewerb entfesselt, und zur Begegnung desselben wurden nach einander die bereits früher angeführten Kampflinien eröffnet.

Gleichzeitig mit der Eröffnung der ersten den Eisenbahnwettbewerb einleitenden Abkürzungslinien erhielten die bis dahin von den Eisenbahnen noch nicht berührten größeren Lagerstellen der Rohstoffe Anschluß an das große Eisenbahnnetz. Besonders waren es das ober- und niederschlesische Kohlengebiet nebst Hüttenwerke, das sächsische Kohlengebiet bei Dresden, das Wurmgebiet bei Aachen und das Kohlengebiet bei Osnabrück, welche gegen Mitte und Ende der fünfziger Jahre, das Kohlengebiet an der Saar, in Oberbayern, Oberfranken und an der Ruhr, welche zu Anfang der sechziger Jahre durch wichtige Linien erschlossen wurden. Ferner wurden gegen Anfang der sechziger Jahre die größeren Erzlager an der Sieg und Lahn sowie in Luxemburg au die große Dampffahrstraße angeschlossen und durch diese mit den Kohlengebieten an der Saar und Ruhr in Verbindung gebracht.

Die Erwerbslust stand vor einem neuen weiten Felde für gewerbliche Unternehmungen. Handel und Gewerbe, welche nach Fertigstellung des ersten Eisenbahnnetzes an einem Ruhepunkte angelangt waren, bereiteten sich wieder zu neuem Aufschwung vor und trieben unter dem befruchtenden Einflusse der überall wieder beginnenden Bauthätigkeit zu neuer Blüthe. Die Hoffnungen, die Erzeugnisse der immer mehr erstärkenden Gewerbethätigkeit nach neuen weiter gelegenen Gebieten absetzen zu können, wurden durch die 1865 erfolgte anderweitige Feststellung des Vereinszolltarifs auf freihändle-

rischen Grundlagen gehoben, und die Befürchtungen, die preuß. Regierung könne es mit der Freigabe des Eisenbahnbaues und Verkehrs nicht ernst nehmen, wurden durch Aufnahme eines besonderen den Eisenbahnbau erleichternden Paragraphen in die Verfassung des norddeutschen Bundes beseitigt. Die bezügliche Stelle in der Verfassung lautet: „Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahnunternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder Concurrenzbahnen einräumen, werden unbeschadet bereits erworbener Rechte aufgehoben."

Während das Haupteisenbahnnetz in den ersten 30 Jahren, von 1835 bis 1865, gebaut worden war, wurde in den 10 Jahren von 1865 bis 1875 ein zwei- und dreifaches Eisenbahnnetz über ganz Deutschland und Oesterreich-Ungarn hergestellt. 1865 waren in Deutschland 13900 km, 1875: 27636 km, also die doppelte Anzahl von Kilometern eröffnet. Es entfallen durchschnittlich jährlich auf die Zeit von

1835—55,	1855—65,	1865—68
398 km,	533 km,	604 km,

dagegen allein auf das Jahr 1869: 900 km, 1870: 1452 km, 1871: 2313 km, 1872: 1327 km, 1873: 1318 km, 1874: 1644 km, 1875: 2365 km.

Dieselben Wirkungen, welche die Bauthätigkeit in den ersten 30 Jahren auf Handel und Gewerbe ausübten, traten in der verhältnißmäßig kurzen Zeit von 1868 bis 1875 in drei bis vierfach verstärktem Maße zu Tage. Mit der Eröffnung einer jeden neuen Kampflinie gingen, wie im vorhergehenden Abschnitt des Näheren ausgeführt, die Frachten immer mehr zurück, wodurch bei einer immer größeren Anzahl von Gütern die Herstellungs- und Beschaffungskosten geringer, die Nachfrage größer und die Absatzgebiete erweitert wurden.

Wir haben bereits nachgewiesen, daß eine Sendung Kohlen von 200 Ctr. zu dem Zechenpreise von 20 Thlr. unter der Herrschaft der Eisenbahnen zu dem Frachtsatze von $2^1/_4$ ₰ für die Ctr.-Meile sich auf die Entfernung von 6 Meilen um $32^1/_2$ Thlr. billiger stellt, als unter dem Frachtfuhrgeschäft zu dem Satze von 12 ₰ für die Ctr.-Meile; ferner daß, wenn eine Sendung zu letzterem Satze auf eine Entfernung von 6 Meilen noch zu dem Preise von 60 Thlr. mit Vortheil verwendet wird, dieselbe Sendung zu dem Eisenbahnfrachtsatze von $2^1/_4$ ₰ erst auf eine Entfernung von 32 Meilen diesen Preis erreicht und noch mit demselben Vortheil verwendet werden kann. Zu dem 1866 fast allgemein eingeführten Satze von 1 ₰ für die Ctr.-Meile wurde der Preis derselben Kohle auf 6 Meilen um $36^2/_3$ Thlr. billiger und der Versand konnte auf eine Entfernung bis zu 72 Meilen ausgedehnt werden, bevor die Kohlen den Preis von 60 Thlr. erreichten.

Aehnliche Wirkungen zeigten die Frachtermäßigungen bei allen Massengütern; besonders hatten die Bauunternehmer die Wahl unter den von allen Seiten zum Angebot gelangenden Baustoffen. Der Verkehr erfuhr eine außergewöhnliche starke Steigerung, namentlich aber im Binnen- und Nachbarverkehr der einzelnen Bahnen, wo auf dem dichter gewordenen Eisenbahnnetz nunmehr der Wettbewerb sowohl zwischen den Eisenbahnen im Frachtgeschäft als zwischen den Unternehmern und Geschäftsleuten im Lieferungs- und Waarengeschäft entbrannte.

Auf dem weitverzweigten Wechselverkehr eröffneten sich neue Absatzgebiete für die Kaufmannsgüter inländischer Erzeugung. Die Verbände standen im Begriff, ihre Verkehrsbeziehungen mit dem In- und Auslande zu erweitern. Der thüringische Verband wurde 1864 auf Sachsen, 1865 auf Oesterreich und 1868 auf Ungarn ausgedehnt; 1865 gelangte das Rhein- und Ruhrgebiet durch den norddeutschen und preuß.-braunschweigischen Verband mit dem ostdeutschen Gebiet in direkte Verkehrsbeziehungen, welche 1869 durch den ostdeutsch-rheinischen und schlesisch-rheinischen Verband und 1870 durch den russisch-rheinschen Verband erweitert wurden. 1865 erhielt der süddeutsche Verband direkte Verbindung mit Bordeaux und den zwischenliegenden Städten. 1867 suchten Frankreich und Belgien direkte Fühlung mit Rußland durch den franz.-deutsch-russischen und belgisch-deutsch-russischen Verband zu erhalten. 1871 wurde ein weiterer direkter Verkehr zwischen Deutschland und Italien durch den deutsch-italienischen Verband hergestellt. Schlesien fand dnrch den mitteldeutschen Verband 1871 direkte Verbindung mit Mittel- und Westdeutschland und 1872 mit Elsaß-Lothringen und mit dem übrigen Süddeutschland. In letzterem Jahre wurde auch der westdeutsche Verband auf Rußland ausgedehnt.

Den Erzeugern und Zwischenhändlern im Inlande standen nunmehr 3 und 4 verschiedene Eisenbahnwege zur Verfügung, über welche sie ihre Erzeugnisse nach allen Hauptverkehrsgebieten des Inlandes und nach allen Ländern des europäischen Festlandes befördern konnten.

Die Vertreter des überseeischen Verkehrs hatten die Wahl unter den auf allen Seiten gelegenen Eingangsthoren des deutschen Marktes und suchten denjenigen Hafen auf, welcher diesen Verkehr zu den vortheilhaftesten Bedingungen und billigsten Frachten vermittelte.

In gleichem Grade mit dem Güterverkehr stieg naturgemäß auch der Personenverkehr. Die früher kaum gekannten Vergnügungsreisen wurden bei dem zunehmenden Wohlstande mehr und mehr zur Gewohnheit, und der stärkere Güteraustausch bedingte naturgemäß auch einen stärkeren persönlichen Wechselverkehr der Geschäftsleute.

Hatten schon die ersten Pulsschläge des Eisenbahnverkehrswesens zu Anfang der fünfziger Jahre die in den vierziger Jahren eingetretene starke Verkehrsohnmacht wie mit einem Schlage beseitigt, so übertraf nach Eintritt des Wettbewerbs im inneren Verkehr, als mit verstärktem Herzschlage das Verkehrsleben nach den entlegensten Ländern getrieben wurde, die sich alsdann der Geschäfts- und Handelswelt bemächtigende Bewegung an Bedeutung und Umfang alle früheren derartigen Vorgänge in der Verkehrgeschichte.

Diese große bereits seit Anfang der sechziger Jahre mit der Entfesselung des Wettbewerbs im überseeischen und inneren Verkehr in die Wege geleitete Bewegung war durch die politischen Verhältnisse in ihrer Entwickelung zurückgehalten worden. Erst als das im Inneren zusammengezogene Gewitter 1866 sich bei Königgrätz und am Main entladen und die drückende Schwüle der politischen Lage Klärung gefunden hatte, belebte ein frischer, freierer Zug die sämmtlichen wirthschaftlichen Gebiete und entfesselte die Unternehmungslust. 1870, unter dem Donner des zweiten von Frankreich herangezogenen Gewitters, harrte die gesammte bereits auf

erweitertem wirthschaftlichem Plane in reger Thätigkeit gestörte Verkehrswelt ungeduldig auf die Beseitigung der durch den Krieg dem Verkehre angelegten Fesseln. Als endlich auch dieses Gewitter vorüber gezogen war und das deutsche Volk, befreit von einem Jahrhunderte langen Drucke der Abhängigkeit und Schmach, die Brust wieder stolz in voller selbstständiger Freiheit erhob, als auf dem dunkelen Hintergrunde der Kriegsschrecken die hellen Farben des Friedensbogens im trügerischen Milliardenregen der französischen Kriegskostenentschädigung erglänzten, da setzten Handel, Gewerbe und Eisenbahnen, Vollblutpferden gleich, über die etwa noch dem freien Verkehr entgegenstehende Hindernisse hinweg und begannen, an staatliche Einschränkungen kaum mehr gebunden — das Aktiengesetz von 1870 hatte den Concessionszwang beseitigt und in der Reichsverfassung war die Gewerbefreiheit und Freizügigkeit verbürgt — unter freihändlerischer Führung eine wilde Jagd nach weiteren Millionen und Milliarden.

In Deutschland wurden

eingeführt:	1854:	2 582	t,	1883:	85 055	t	Reis,
"	"	55 805	"	"	114 000	"	Caffee,
gewonnen:	1866:	28 162 800	"	1876:	48 296 367	"	Kohlen,
"	"	1 000 500	"	"	1 614 700	"	Roheisen,
befördert:	1865:	77 254 916	"	1875:	202 372 930	"	Personen,
"	"	48 683 000	"	"	123 068 000	"	Güter.

Der Werth des in den deutschen Hüttenwerken erzeugten Schmiedeeisens und Stahls betrug 1860: 102 600 000 M., 1870: 465 800 000 M.

Die für den Massenverkehr zu beschränkt gewordenen Bahnhofsanlagen und Geleise mußten umgebaut und erweitert, der Maschinen- und Wagenpark bedeutend vergrößert und an vielen Stellen ein zweites und drittes Fahrgeleise hergestellt werden.

In Folge der nicht zu befriedigenden Nachfrage nach Arbeitskräften mußten die Unternehmer und Geschäftsleute die Löhne um das Doppelte und Dreifache erhöhen, Handwerker verdienten 3 und 4 Thlr. täglich, einzelne Arbeiter in Stücklohn bei Neubauten brachten es innerhalb einer Tageszeit bis zu 7 Thlr. Der blaue Montag genügte nicht, um den Verdienst wieder durchzubringen, es wurde bis zum Dienstag, auch wohl bis zum Mittwoch gefeiert. Die Fälle waren nicht selten, daß an dem einen Tische der Fabrikherr bei einem Glase Bier, an dem andern Tische dessen Arbeiter beim Champagner saßen.

Der Beamte wurde nur noch über die Schulter angesehen und stand bei der Geschäftswelt hinter dem Handwerker und Arbeiter.

Die Unternehmer, namentlich die Bauunternehmer, kannten den Werth des Geldes nicht mehr und vergeudeten große Summen in kurzer Zeit. Durch den regeren persönlichen Verkehr zwischen den Bewohnern der Städte übertrug sich die in den Hauptstädten vorhandene größere Prachtliebe und der größere Aufwand in Kleidung und häuslichen Einrichtungen auch auf die übrigen Städte.

Auf wissenschaftlichem, namentlich auf chemischem und technischem Gebiete wurden große Fortschritte gemacht, welche weitgehende Aenderungen

in der Herstellung der Waaren zur Folge hatten. Es gelangten ganz neue Erzeugnisse für immer weiter gelegene Absatzgebiete in den Verkehr; überhaupt wurde bei jeder neuen Erfindung Altes durch Neues ersetzt, ganz besonders aber wurde jede Verbesserung im Maschinenwesen binnen Kurzem allgemein eingeführt.

Die Nachfrage nach fast allen Verbrauchsgegenständen war so stark, daß die Waarenpreise, welche bei der Verkehrsentwickelung in den Vorjahren durch den im Eisenbahn- und Geschäftsverkehr eingetretenen Wettbewerb zurückgegangen waren, wieder eine Höhe erreichten, auf welcher sie bis dahin nicht gestanden hatten. Die Ausgaben der Eisenbahnen vermehrten sich in Folge dessen um mehr als 30 %. Im Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wurde der die allgemeine Lage kennzeichnende Beschluß gefaßt, daß die vielen kleinen Besonderheiten im Tarifwesen (die in den letzten Jahren bewilligten Frachtermäßigungen) zu beseitigen seien, weil dieselben aus engen Anschauungen hervorgegangen, bei der großen Entwickelung des Verkehrswesens aber keine Berechtigung mehr hätten. Die Frachten hatten eben ihren Einfluß auf den Preis der Waaren verloren; wo früher von allen Seiten die Waaren angeboten worden waren, da wurde jetzt von allen Seiten nach denselben Nachfrage gehalten. Ein einzelner Wagen Kohlen war für Geld und gute Worte nicht zu haben.

Wo der persönliche Verkehr nicht reichte, um alle laufenden Geschäfte abzuwickeln oder neue Geschäftsverbindungen anzuknüpfen, da bildeten die Post und der Telegraph ganz vorzügliche Aushülfsmittel und Fühlhörner, vermittelst welcher die geschäftlichen Vortheile mit äußerster Pünktlichkeit und Schnelligkeit aufgespürt und wahrgenommen werden konnten.

Die hohen Preise für die Erzeugnisse verleiteten die Erzeuger zu immer weiterer Ausdehnung der Erzeugung. In der Gründung wirthschaftlicher Betriebe erfahrene Unternehmer und Hauptunternehmer stellten sich an die Spitze neuer Gesellschaften und gründeten eine Erzeugungsstelle nach der andern. Die Erwerbslust erfaßte nicht nur die Gewerbetreibenden und Unternehmer, sondern auch den Beamten und Landwirthen. Namentlich erlagen die Letzteren vom Bauer bis zum Fürsten den Verlockungen der reichlichen Erträgnisse der bereits bestehenden Unternehmungen, sowie des immer höher steigenden Werthes der Antheilscheine derselben und suchten sich mit ihrem ersparten bezw. verfügbaren Gelde an den neuen Unternehmungen zu betheiligen. Die Gehälter der Beamten reichten eben nicht zur Deckung der Ausgaben für die theuern Wohnungen, Kleidungsstücke, Lebensmittel und Verbrauchsgegenstände aller Art — die Sonderausgaben für die sich mehrenden Vergnügungen wollen wir ganz außer Rechnung lassen — und die einmalige Einnahme des Landwirthen für die Jahresernte stand in gar keinem Verhältniß zu den täglichen Einnahmen der Handels- und Geschäftsleute, welche ihr Vermögen in einem Jahre 2, 3 und 4 mal zum Austausch brachten, und jedesmal im Verhältniß einen viel höheren Gewinn erzielten als der Landwirth im ganzen Jahre.

In den meisten Ländern Europas und in Nordamerika traten fast gleichzeitig dieselben Erscheinungen zu Tagen. Daß in Deutschland fast ausschließlich nur die Ueberstürzung im Eisenbahnbau und nicht, wie vielfach

angenommen wird, in erster Reihe die 5 Milliarden Kriegskosten und die Einführung des Freihandels die Veranlassung zu dem großen Verkehrsaufschwung gewesen ist, ergibt sich aus den Vorgängen in den übrigen Ländern, welche in schweren Kriegen große Verluste erlitten, anstatt Gewinn zu erzielen, die anstatt des Freihandels den Schutzzoll eingeführt hatten und in welchen dennoch der Eisenbahnbau und mit diesem Handel und Gewerbe in volle Ueberstürzung geriethen.

In Oesterreich hatte man den hohen Schutzzoll 1865 auf weitere 12 Jahre beibehalten und auf den Eingang von Milliarden Kriegskosten nicht zu hoffen; im Gegentheil, dieses Land hat 1866 60000000 ℳ an Preußen zahlen müssen. Und doch kam in Oesterreich die Verkehrsbewegung am ersten in Fluß, und zwar gleich nach 1866, als der Eisenbahnbau freigegeben war und der Wettbewerb der Eisenbahnen begann.

In Oesterreich-Ungarn waren für den Bau neuer Bahnen 1865 nur erst 1434300000 ℳ 1873 dagegen bereits 4054400000 ℳ verausgabt worden. Die Roheinnahmen betrugen 1865: 151700000 ℳ, 1873: 382000000 ℳ Es waren somit von 1865 bis 1873 2620000000 ℳ für Eisenbahnbauten verausgabt und über 2400000000 ℳ im Eisenbahnverkehr vereinnahmt, also im Ganzen 5020000000 ℳ, fast ausschließlich zu wirthschaftlichen Zwecken in Umlauf gesetzt worden.

In Rußland hatte ebenfalls ein starker Geldzufluß von Außen den Anstoß zu der seit 1866 eingetretenen Ueberstürzung im Eisenbahnbau nicht gegeben; noch viel weniger der durch hohe Schutzzölle und Einfuhrverbote bereits seit langer Zeit beseitigte Freihandel. Vielmehr hatte man auch hier während des mit großen Verlusten geführten Krimkrieges die Bedeutung der Eisenbahnen erkannt, und der Kaiser suchte mit allen Mitteln die Herstellung von Eisenbahnlinien nach den verschiedenen Theilen seines Landes zu beschleunigen. Die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung beeinträchtigten den Eisenbahnbau bis 1866, in welchem Jahre mit Hülfe einer 5%igen staatlichen Zinsbürgschaft die stärkere Bauthätigkeit begann.

Die Anlagekosten betrugen 1865: 947000000 ℳ, 1874: 4143360000 ℳ, dieselben waren also um das 4½ fache, oder um 3196600000 ℳ gestiegen. Die Roheinnahmen betrugen in derselben Zeit zu dem jährlichen Durchschnittsbetrage von annähernd 20000 ℳ für das km 2450000000 ℳ, sodaß also auch hier von 1865 bis 1874 im Ganzen über 5600000000 ℳ dem großen Verkehrsstrome zugeflossen waren.

In Italien war ebenfalls nach der schwer errungenen Einigkeit in den sechziger Jahren der Eisenbahnbau beschleunigt und von 1865 bis 1873 etwa 1 Milliarde flüssig gemacht worden.

In Frankreich waren für den Neubau verausgabt: 1865: 4353000000 ℳ, 1873: 8111000000 ℳ, in den 9 Jahren also zusammen 3758000000 ℳ Die Roheinnahmen betrugen 1865: 473700000 ℳ, 1873: 641700000 ℳ, oder von 1865 bis 1873 annähernd 5 Milliarden. Während in andern Ländern die Bauthätigkeit sich hauptsächlich von 1866 bis 1873 entwickelte, hatte dieselbe in Frankreich bereits von 1855 an eine fast gleichmäßige Zunahme erfahren, welche von 1866 bis 1875 sogar schwächer geworden war. Es hat deshalb in diesem Lande eine Ueber-

stürzung auf gewerblichem Gebiet, in der inländischen Erzeugung, nicht stattgefunden. Selbstverständlich ist dem Handel und der Gewerbethätigkeit Frankreichs ein entsprechender Antheil an dem zeitweiligen stärkeren Verkehr in den andern Ländern mit entgangen.

In England liegt die Sturmzeit im Eisenbahnbau vor 1866. Dieses Land war bereits bei Beginn des allgemeinen europäischen Verkehrsaufschwungs mit Erzeugungsstellen aller Art überreichlich versehen, welche sich für den Markt der ganzen Welt eingerichtet hatten und denselben unter der Flagge des Freihandels möglichst ungehindert zu erreichen suchten. 1865 waren bereits 9 018 000 000 ℳ und von 1866 bis 1874 nur 3 180 000 000 ℳ für Eisenbahnbauten verausgabt worden. Die Roheinnahmen im Eisenbahnverkehr betrugen dagegen für die Zeit von 1865 bis 1873 über 9 000 000 000 ℳ.

Die vereinigten Staaten Nord-Amerikas führten in den sechziger Jahren nach Beendigung des Bürgerkrieges, also in derselben Zeit, in welcher Deutschland zum Freihandel überging, einen hohen Schutzzoll ein, um der erschöpften Staatskasse wieder neue Mittel zuzuwenden. Und doch entwikkelte sich im Innern dieser Staaten ein Verkehr, welcher, was Lebhaftigkeit anbelangt, seines Gleichen vordem nicht aufzuweisen hat. Das Bestreben, die während des Krieges entstandenen Schäden durch eine angestrengte Thätigkeit wieder wett zu machen, führte zu einem ungemein schnellen Ausbau des Eisenbahnnetzes. Es wurden fertig gestellt,

1866: 2486 km, 1867: 3101 km, 1868: 5554 km,
1869: 10606 „ 1870: 9136 „ 1871: 13060 „
1872: 11817 „ 1873: 6252 „, für welche eine Bausumme von über 9 000 000 000 ℳ aufgebracht wurde. Die Baukosten sind verhältnißmäßig gering, was in den billigen Preisen für Grund und Boden begründet ist, welcher stellenweise unentgeltlich hergegeben wurde. Die Roheinnahmen betrugen nach dem Durchschnittssatz von 18 260 ℳ für das km, 1866: 1 084 680 520 ℳ, 1874: 2 133 910 665 ℳ. Es waren somit von 1866 bis 1874 an Roheinnahmen 14 400 000 000 ℳ erzielt, also im Ganzen 23 400 000 000 ℳ in Umlauf gesetzt worden.

In Deutschland betrug:

1865	die Ausgabe:	159 666 000 ℳ,	die Einnahme	195 114 000 ℳ
1875	„ „	490 577 000 „	„ „	343 749 000 „

Auf den Bau von Eisenbahnen wurden von 1865 bis 1875 4 202 328 000 ℳ verwendet, so daß einschließlich der Roheinnahme von durchschnittlich jährlich 594 553 000 ℳ in den 11 Jahren von 1865 bis 1875 die Verbrauchskraft des Landes allein durch die Eisenbahnunternehmungen um 10 742 400 000 ℳ zugenommen hatte.

Hierzu ist aber noch die Betheiligung Deutschlands an den Eisenbahnunternehmungen der Nachbarländer zu rechnen.

1866 führte Oesterreich nach Deutschland aus:	480 000 000 ℳ,
„ „ Deutschland „ Oesterreich „	330 000 000 „
also Oesterreich mehr	150 000 000 ℳ,

1872 führte Deutschland nach Oesterreich aus: 890 000 000 ℳ,
" " Oesterreich " Deutschland " 428 000 000 "
also Deutschland mehr 462 000 000 ℳ,

Deutschland hatte somit nach Oesterreich 1872 allein annähernd 600 000 000 ℳ mehr ausgeführt als wie 1866.

Die Gesammteinfuhr Rußlands betrug:
1870: 867 625 000 ℳ,
1866: 496 375 000 " also auch ein Mehr
von 371 250 000 ℳ, an welchem Deutschland einen starken Antheil hatte.

Wir machen hier überhaupt darauf aufmerksam, daß, wie der Verkehr in den Ländern Europas mit der Entwicklung des Eisenbahnbaues im Inneren derselben gleichen Schritt hält, die Ausfuhr Deutschlands nach den einzelnen Ländern fast ganz genau mit der Vermehrung bezw. Einstellung des Eisenbahnbaues in denselben steigt und fällt.

War es bei Entstehung der ersten Eisenbahnen hauptsächlich der Handelsstand der größeren Verkehrsplätze, welche die Fertigstellung der Eisenbahnverbindungen zu beschleunigen suchte, so waren es nach Fertigstellung des ersten Eisenbahnnetzes bezw. der durchgehenden Linie in den Hauptverkehrsrichtungen die Staatsregierungen, welche, die Bedeutung der Eisenbahnen für Handel, Gewerbe und Landesvertheidigung erkennend und dem Drängen der Handels- und Geschäftswelt gegen die Beseitigung der Alleinherrschaft der bereits bestehenden Bahnen im Eisenbahnverkehr nachgebend, den weiteren Ausbau des Bahnnetzes nicht mit minder großem Eifer veranlaßten. Das überstürzte Vorgehen im Eisenbahnbau übertrug sich auf die ganze Geschäftswelt und führte auf allen wirthschaftlichen Gebieten zu einer Ueberreiztheit der Unternehmungslust.

Nach zuverlässigen statistischen Angaben sind in Deutschland von Mitte 1870 bis Ende 1872 762 und bis Mitte 1873 wieder 196 Aktiengesellschaften entstanden, mit einem Anlagekapital von mehr als 3 600 000 000 ℳ. In Oesterreich, wo seit 1866 das Verbot der Herstellung von Kampflinien aufgehoben und der Wettbewerb im Eisenbahnbau und Verkehr entbrannt war, wurde die Genehmigung für folgende Gesellschaften:

	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	zusammen
Banken	6	9	28	10	23	84	15	175
Eisenbahnen	4	2	7	3	6	7	5	34
Gewerbegesellschaften .	15	17	88	82	125	227	91	645
Baubanken	—	2	9	2	12	41	38	104
Versicherungsgesellschaften	1	2	5	2	8	17	4	39
Schifffahrtsgesellschaften	—	—	4	2	1	—	1	8
zusammen . . .	26	32	141	101	175	376	154	1005

mit einem Anlagekapital im Nennwerthe von 4000 Millionen Gulden ertheilt. Der durch künstliches Machwerk hochgesteigerte Börsenwerth der Antheilscheine wurde eine zeitlang auf der Höhe gehalten und der zu vertheilende Gewinn mit allen möglichen Mitteln demselben angepaßt. Das immer größer werdende Mißverhältniß zwischen dem Börsenwerth und dem wirklichen Werthe der Antheilscheine konnte aber den Besitzern der letzteren auf die Dauer nicht verborgen gehalten werden. Die fein fühlende Börse wurde zuerst auf die Gefahr aufmerksam und zog ihre Hand von den schwach stehenden Werthpapieren zurück, welche nunmehr, ihrer Stütze beraubt, nicht mehr aufrecht zu erhalten waren. Mit dem Bruch der den Geldumlauf und den Credit vermittelnden Banken brach das ganze künstliche Gebäude zusammen.

Grade Oesterreich, das in der Entwickelung des Verkehrs weit hinter den westeuropäischen Ländern zurückgeblieben war, hatte die tollsten Sprünge gemacht und kam denn auch zuerst zu Fall. Das zu schwindelnder Höhe emporgetriebene Verkehrsleben wurde mitten in der Fieberhitze vom Schlage erfaßt und sank mit all seinen Trugbildern zurück in eine allgemeine lang anhaltende Ohnmacht.

Nach Oesterreich kam die Reihe an das verkehrsarme Rußland, dann an die vereinigten Staaten Nordamerikas, welche zwar lebensfähig waren, aber sich zu sehr überstürzt und in einem Jahre so viel Bahnen gebaut hatten, als Deutschland 1864 überhaupt Bahnen besaß. Hierauf wurde Deutschland von der rückgängigen Bewegung ergriffen und nun erst, nachdem alle übrigen großen Märkte verkracht waren, verfiel auch das für den ganzen Weltmarkt eingerichtete England demselben Schicksal, und mußte seine Erzeugung einschränken.

Nur Frankreich blieb von der allgemeinen Handels- und Verkehrskrankheit unbehelligt, nicht etwa, weil es in Folge der im Kriege erlittenen schweren Verluste zu sehr geschwächt gewesen wäre — Frankreich besaß selbst nach Abfluß der Milliarden noch immer größere Geldquellen als wie Oesterreich und Rußland, französisches Geld mußte in letzteren Ländern den Anstoß zum Verkehrsaufschwung geben —, sondern weil sich dasselbe eben im Eisenbahnbau nicht überstürzt und eine gesunde Entwickelung der inländischen Erzeugung aufzuweisen hatte.

c) Der Verkehr von 1873 bis 1879/80.

Der Verkehr hatte noch bis 1879 unter den nachtheiligen Folgen der letzten Krisis zu leiden.

In dem Eisenbahn-Wettbewerb war eine Reihe von Bahnen gebaut worden, welche weniger verkehrsreiche Gebiete durchzogen, die nach ihrer Eröffnung zum Theil gar keinen, zum Theil nur einen geringen Reingewinn aufbrachten und auch nicht die Fähigkeit besaßen, in ihrem Gebiete den Verkehr zu beleben, weil eben die Vorbedingungen hierzu, Handel und Gewerbe, in demselben noch fehlten. Zu diesen Bahnen sind hauptsächlich zu rechnen

1. die in landwirhschaftlichen Gebieten,
2. die hauptsächlich zu militärischen Zwecken und
3. die zu Zwecken des Eisenbahn-Wettbewerbs gebauten Bahnen.

Erstere Bahnen waren hauptsächlich in Rußland, Ungarn und im Nordosten Deutschlands, die unter 2 genannten Bahnen in Rußland, Oesterreich und Preußen und unter 3 bezeichneten Bahnen namentlich in Deutschland, Oesterreich und Amerika gebaut worden.

Mit der Eröffnung der in Deutschland hergestellten und in den früheren Abschnitten bereits namentlich aufgeführten großen Anzahl dieser Linien versiegten die während der Bauzeit geflossenen außergewöhnlich starken Geldquellen, ohne daß andere Hülfsquellen an deren Stelle traten. Während bei den ersten, die alten Verkehrswege verfolgenden und die großen Städte und Verkehrsgebiete verbindenden Eisenbahnen mit der Eröffnung einer jeden Linie ein neues Verkehrsgebiet an das Eisenbahnnetz angeschlossen wurde, in welchem Handel und Gewerbe neu erblüthen und die am Eisenbahnbau betheiligt gewesenen wirthschaftlichen Kräfte auch nach Beendigung desselben lohnende Beschäftigung fanden, da war mit der Eröffnung der in Frage stehenden Linien, namentlich der Kampflinien, eine Erweiterung des Verkehrsgebiets bezw. eine Erschließung von neuen Absatzquellen nicht verbunden. Die zur Bewältigung der Neubauten besonders herangezogenen Kräfte mußten sich vielmehr nach Aufnahme des Betriebes mit den in den älteren Verkehrsgebieten bereits vorhandenen Kräften in die Arbeit theilen.

Eine große Anzahl von Arbeitern, Handwerkern, Unternehmern, Beamten blieben ohne Beschäftigung und boten ihre Dienste zu immer geringeren Sätzen an, in Folge dessen der Verdienst bezw. die Löhne und Gehälter immer mehr zurückgingen.

Der preuß. Staat hatte zwar noch unter dem Eindruck der steten Verkehrszunahme den Augenblick für geeignet erachtet, nunmehr auch das Staatseisenbahnnetz weiter auszubauen und beantragte zu diesem Ende 1873 eine Anleihe von 360 und 1874 eine solche von 150 Millionen Mark. Aber diese nur nach und nach in Angriff genommenen Gelder sowie die mittlerweile in Umlauf gesetzten Kriegskosten bildeten nur ein ungenügendes Pflaster auf der großen wirthschaftlichen Wunde. Von den 5 Milliarden floß nur ein kleiner Theil dem allgemeinen Verkehrsstrome zu, während 1 Milliarde für Entschädigung, Belohnungen, für den Invalidenfonds (560 Millionen), den Reichskriegsschatz (120 Millionen Mark) und die übrigen Milliarden zum größten Theil für wirthschaftlich todte Anlagen bestimmt waren, nach deren Herstellung die hierbei in Anspruch genommenen Kräfte ebenfalls zur Verfügung gestellt werden mußten. Um dem zunehmenden Mangel an Arbeitsgelegenheit abzuhelfen, ordnete die preußischen Aufsichtsbehörde 1877 an, daß mit dem Bau der noch rückständigen Eisenbahn-Linien und Anlagen sofort begonnen werden sollte, doch auch hierdurch wurde ein wesentlicher Erfolg nicht erreicht.

Die Verbrauchskraft des Landes war eben nach erfolgter Einstellung der Bauthätigkeit der Eisenbahnen und Gewerbetreibenden um Milliarden geschwächt. Die zur Zeit der Verkehrsblüthe am stärksten betriebene Eisenerzeugung erlitt die schwersten Schläge. Von den 1874

in England	vorhandenen	962	Hochöfen	waren	1876	nur	noch	531
„ Belgien	„	54	„	„	„	„	„	17
„ Luxemburg	„	23	„	„	„	„	„	9
„ Deutschland	„	465	„	„	„	„	„	230

im Betriebe. In Preußen allein wurden
1873: 31 Millionen Ctr. Eisen im Werthe von 181 1/2 Millionen ℳ
1876: 26 1/2 „ „ „ „ „ nur 87 1/8 „ „
hergestellt, also annährend 100 Millionen Mark weniger erzielt.

Die Werthe der Antheilscheine der Eisenbahnen und gewerblichen Unternehmungen sanken immer tiefer. Nach der Statistik war in Deutschland 1875 der Börsenwerth derselben bereits um 2 1/2 Milliarden Mark gefallen, Verluste, welche zum größten Theil die in geschäftliche Unternehmungen hineingezogenen Neulinge tragen mußten, während die eigentlichen Gründer sich ihren Gewinn gesichert hatten.

Man konnte bei dem geringen Einkommen die früheren Ausgaben nicht mehr bestreiten. Mit der Abnahme der Verbrauchskraft der arbeitenden Klasse ging auch der Verdienst des kleinen Geschäftsmannes und des Handwerkers zurück. Die Wohnungsmiethe mußte bedeutend ermäßigt werden, weil die früheren hohen Beträge nicht mehr gezahlt werden konnten. Der Werth der Häuser fiel fast um die Hälfte; diejenigen welche in Aussicht auf eine Zunahme der Bevölkerung und des Wohlstandes gebaut worden waren, standen leer, oder mußten, wenn auch für bessere Stände eingerichtet, schließlich zu Arbeiterwohnungen hergegeben werden.

Der bequemere und zudem einträgliche geschäftliche Erwerb im Kleingewerbebetriebe, zu welchem große Auslagen nicht erforderlich waren, hatte in den fetten Vorjahren seinen Reiz auf breite Volksschichten ausgeübt und die Neulinge auf geschäftlichem Gebiete zu leichtsinnigen Unternehmungen verleitet. Nach Eintritt des Rückschlages schwebten diese Geschäfte in der Luft und konnten sich nur noch kurze Zeit durch fortgesetzte Inanspruchnahme des ihnen von vorn herein zugetragenen fast unbegrenzten Kredits halten. Die reichlich angebotenen und angenommenen Waaren blieben unbezahlt und wurden zum großen Nachtheil der älteren besser gestellten Geschäfte meistens ohne Verdienst und selbst unter Einkaufspreis wieder abgegeben, nur um baares Geld für den täglichen Unterhalt zu bekommen. Die natürliche Folge einer solchen Geschäftsführung war schließlich die vollständige Zahlungseinstellung.

Die Lage des Großgewerbebetriebes war zum Theil noch ungünstiger. Eine große Anzahl der neuen Erzeugungsstellen standen nach Einstellung der Bauthätigkeit ohne Aufträge und eröffnete gegen die älteren Werke einen Kampf auf Leben und Tod. Man konnte die kostspieligen Anlagen nicht ohne Weiteres durch Einstellung des Betriebes entwerthen und arbeitete deshalb in gewohnter Weise weiter, anfangs auf Lager, dann zu Schleuderpreisen, welche die Selbstkosten nicht deckten und den ohnedem stark geschädigten älteren Mitbewerbern noch die wenigen Aufträge entzogen. Das starke Angebot von Erzeugnissen aller Art übertraf bei weitem die immer schwächer werdende Nachfrage.

Mit dem Auslande wurde der Wettbewerb noch schärfer geführt. Um daselbst Aufträge zu erlangen, mußte man die Erzeugnisse noch bedeutend billiger liefern als für den eigenen inneren Markt, weil England und Belgien bei der daselbst vorhandenen größeren Massen- und Uebererzeugung

ihren Ueberfluß zu ganz billigen Preisen ausboten. Doch das hielt nur kurze Zeit vor; von dem Billig war das Schlecht nicht zu trennen und damit fiel denn die letzte Stütze des deutschen Handels auf den ausländischen Märkten — das Vertrauen.

Deutschland befand sich in einer schwierigen Lage. Sein Markt stand auf allen Seiten für den Mitbewerb der fremden Länder offen, da der Zoll immer mehr ermäßigt wurde. Der Zoll auf Roheisen war 1868 auf 1 ℳ, 1870 auf 50 ₰ für 100 kg und 1873 ganz aufgehoben worden; ebenso wurde der Zoll auf Eisen und Stahl, welcher 1873 noch bis zu 5 ℳ betragen hatte, aufgehoben.

Während von dem verkehrs- und gewerbreicheren Westen — die Erzeugungskraft Englands überbot die Deutschlands um das Dreifache, obgleich England nur die Hälfte Einwohner hatte — die gewerblichen Erzeugnisse, wurden von den weit ausgedehnten Ländern des Ostens die landwirthschaftlichen Erzeugnisse auf den deutschen Markt geworfen. Die Ausfuhr Deutschlands richtete sich hauptsächlich nach den weniger gewerbreicheren Ländern des Ostens, nach Oesterreich-Ungarn und Rußland. Die Ausfuhr Deutschlands nach Oesterreich-Ungarn betrug 1876: 23 600 000 Ctr. oder 76½ % der Gesammteinfuhr Oesterreich-Ungarns. Dagegen war in Rußland der englische Handel der herrschende; die Ausfuhr Englands nach Rußland betrug 1876: 73 000 000 Pud oder 80 % der Gesammteinfuhr Rußlands. Die östlichen Länder erschwerten jedoch die Einfuhr durch fortwährende Erhöhung der Zölle und andere Maßnahmen. Die russische Regierung hatte bereits 1866 angeordnet, daß die für Staatsbahnen bestimmten Eisenbahnbedürfnisse im Inlande hergestellt werden sollten. Bis dahin waren Dampf- und Eisenbahnwagen fast ausschließlich vom Auslande bezogen und erstere frei eingeführt worden. 1868 wurde für Dampfwagen ein Zoll von 75 Kopeken für das Pud, der Zoll für Eisenbahnwagen von 100 Rubel auf 200 Rubel für Gepäckwagen und auf 300 Rubel für Personenwagen erhöht und außerdem noch eine Vergütung für die Herstellung von Dampfwagen bewilligt. Gegen 1875 wurde mit inländischen Erzeugern ein Lieferungsvertrag auf 550 Dampfwagen, 700 Personen- und 20 000 Güterwagen abgeschlossen. 1877 mußten sich auch die Gesellschaftsbahnen bei Einholung der Genehmigung zum Bau von neuen Bahnen verpflichten, die Betriebsmittel aus dem Inlande zu beziehen. Ferner wurde die Entrichtung der Einfuhrzölle in Gold verfügt, in Folge dessen sich dieselben um 25 % bis zu 50 % erhöhten.

In Oesterreich schwächten die fortwährend zunehmenden vom Staate für die verbürgten Zinsen an die nothleidenden Bahnen zu zahlenden Zuschüsse die Staatskasse so sehr, daß eine Stärkung derselben durch Erhöhung der Zölle für erforderlich erachtet wurde. Andererseits beabsichtigte man aber auch durch die höheren Zölle die noch immer darniederliegende Gewerbethätigkeit wieder zu beleben und den fremden Wettbewerb zu beseitigen. 1877 wurde der Zoll um 33 und 50 % bezw. um 100 und 200 % erhöht. Der Zoll auf Eisenbahnbedürfnisse erhöhte sich um 12 %; der Woll- und Seidenzoll wurde am stärksten geschraubt.

Der Schutzzoll der vereinigten Staaten Nordamerikas war bei der noch immer anhaltenden Verkehrsflaue und den sinkenden Preisen am wirksamsten und erschwerte die Einfuhr aus Europa. Hierdurch wurde besonders England genöthigt, die früher nach Amerika gelieferten Waaren in Europa, in erster Reihe auf dem offenstehenden deutschen Markte auszubieten. Sogar Australien überschwemmte den deutschen Markt mit großen Wollsendungen, welche früher nach Amerika geliefert worden waren, und drückte die Preise zum Nachtheile der Landwirthschaft.

Während die Staatsregierungen von Rußland, Oesterreich-Ungarn, Rumänien durch den Zoll die Einfuhr der Erzeugnisse Deutschlands zurückhielten, suchten die Eisenbahnen die Ausfuhr der genannten Länder nach Deutschland möglichst zu begünstigen. Die Getreidekammern und Erzeugungsstellen der östlichen Länder wurden durch neue Linien für den Verkehr erschlossen, und die deutschen Bahnen beeilten sich, durch Ausdehnung der Verbände direkte Verbindung mit den neuen Gebieten anzuknüpfen, um die ausländischen Erzeugnisse herbeizuschaffen.

Dieselbe Erscheinung, welche sich gegen Ende der fünfziger und Anfang der sechziger Jahre bei der um diese Zeit erfolgten Herstellung der direkten Verbindungen zwischen den verschiedenen Seehäfen Europas und dem deutschen Markte zeigte, trat auch jetzt wieder zu Tage. Die Erzeugnisse der neu eröffneten Gebiete wurden über die Köpfe der inländischen Erzeuger hinweg nach den Verbrauchsplätzen des deutschen Marktes und nach dem Absatzgebiete Deutschlands zu bedeutend billigeren Frachten befördert, als die gleichartigen Erzeugnisse des Inlandes. Die in Folge der Zunahme der Bevölkerung auf den westeuropäischen Märkten entstandene starke Nachfrage nach Lebensmitteln reizte in den großen Gebieten des europäischen Ostens und Südostens zu einer Ueberstürzung im Getreidebau. Zunächst wurden die Wälder ausgerodet und das bis dahin fast werthlos gewesene Holz fand zu ganz billigen Preisen vermittelst der Eisenbahnen Beförderung nach dem Westen. Dann begann die Erzeugung von Getreide, dessen Preise in Folge des von Amerika — dieses Land bestimmte bereits seit Ende der sechziger Jahre den Getreidepreis auf dem Weltmarkte — Australien und Indien ausgehenden Wettbewerbs sehr bald stark gedrückt wurden. In letzteren Ländern wurde seitens der Regierungen der Grund und Boden fast unentgeltlich für den Getreidebau hergegeben, lediglich damit das Land angebaut und bevölkert wurde.

Die deutschen Landwirthe, namentlich die in den östlichen Provinzen Preußens, beschwerten sich über die billigen Ausnahmetarife für Getreide, welche das Ausland im Wettbewerb gegen die inländische Erzeugung ganz bedeutend unterstützten. Aber es ging ihnen, wie den Zwischenhändlern mit ihren Beschwerden gegen die dem überseeischen Verkehr eingeräumten Vergünstigungen, ihre Klagen wurden lange Zeit unbeachtet gelassen. Oesterreich-Ungarn und Rußland waren nicht nur darauf bedacht, die Einfuhr Deutschlands zu erschweren und die Ausfuhr dahin nach Kräften zu betreiben, sondern diese Länder legten es planmäßig darauf an, auch den Durchgangsverkehr von den deutschen Eisenbahnen und Häfen über die eigenen Eisen-

bahnen nach den eigenen Häfen zu leiten. So wurde der Versand von Oesterreich nach Triest, von Ungarn nach Fiume und von Rußland nach Riga, Reval, Mitau und Petersburg an der Ostsee und nach Odessa am schwarzen Meere durch Bewilligung der niedrigsten Frachten ermöglicht, selbstverständlich zum großen Nachtheil der deutschen Ost- und Nordseehäfen, welche einen namhaften Ausfall an Getreidesendungen zu verzeichnen hatten.

Die deutschen Regierungen konnten angesichts solcher Zustände ihre wirthschaftlichen Kräfte nicht länger schwächen lassen und griffen zur Gegenwehr.

Die preuß. Regierung veranlaßte eine Untersuchung bezüglich der Begünstigung der ausländischen Erzeugnisse durch billige Eisenbahnfrachten. Der Bundesrath beschloß 1877 gelegentlich einer Beschwerde über Ausnahmetarife für russischen Spiritus, daß auf denselben Verkehrslinien nach einer vorliegenden Station an Gesammtfracht nicht mehr erhoben werden sollte, als nach einem über dieselbe hinaus liegenden entfernteren Bestimmungsorte — ein bereits 1848 von Preußen aufgestellter Grundsatz —; daß ferner alle Tarife der vorgängigen Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorbehalten werden sollten, welche für ausländische Erzeugnisse und Waaren einen an sich oder verhältnißmäßig günstigeren Frachtsatz gewährten, als für gleichartige inländische Erzeugnisse. Der preuß. Handelsminister hob hierauf 1878 die 1863 den Gesellschaftsbahnen in der Tariferstellung zugebilligten Freiheiten auf und verfügte, daß alle Tarife, nach welchen im direkten Verkehr mit dem Auslande, oder im Durchgangsverkehr günstigere Frachtsätze und Frachtbedingungen bewilligt werden sollen, als für das gleichartige Gut auf den betreffenden Bahnstrecken von oder nach den Grenzstationen im inneren Verkehr festgesetzt worden sind, der vorgängigen Genehmigung unterliegen. Bis zu dieser Grenze wurden den Eisenbahnverwaltungen die Ermäßigung ihrer Frachtantheile in dem Verkehre mit dem Auslande und die Erhöhung derselben bis zu den für den inneren Verkehr festgesetzten Höchsttarifsätzen gestattet.

Bei der Erneuerung des 1868 mit Oesterreich abgeschlossenen Handelsvertrages waren bezüglich des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Oesterreich die folgenden Bestimmungen vereinbart worden, welche mit dem Vertrage am 1. Januar 1879 in Kraft traten.

„Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und der Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragenden Theile gemacht werden. Namentlich sollen die aus den Gebieten des einen Theiles in das Gebiet des andern Theiles übergehenden oder die durchgehenden Güter weder in Bezug auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiet des betreffenden Theiles abgehenden oder darin verbleibenden Güter. Für den Verkehr von dem Gebiete des einen Theiles nach dem Gebiete des andern Theiles ist die Anwendung nicht veröffentlichter Tarife auf den Eisenbahnen untersagt. Die veröffentlichten Tarifsätze sind überall und für Jedermann unter Ausschluß von nicht veröffentlichten Rückvergütungen (Rabatte, Refaktien und dergleichen, waren in Oesterreich an der Tagesordnung) gleichmäßig in Anwendung zu bringen.

Dieser Maßnahme folgte 1879 die erste Gesetzesvorlage, betreffend den Erwerb mehrerer Gesellschaftsbahnen durch den Staat, mit welcher die Verstaatlichung dieser Bahnen eingeleitet und damit die Erstellung der Eisenbahngütertarife in die Hand des Staates gelegt wurde, welcher dieselben nunmehr nach Maßgabe ihrer Bedeutung für die Volkswirthschaft festsetzte.

Der deutschen Regierung waren bei den Verhandlungen über den Abschluß des vorerwähnten Handelsvertrages mit Oesterreich Schwierigkeiten entgegengestellt worden, welche, da Deutschland unter dem fast bedingungslos gewährten Freihandel keine Gegenbedingungen stellen konnte, mit Mühe und nur theilweise beseitigt worden waren. Der Handelsvertrag mit Oesterreich war ein Meistbegünstigungsvertrag mit den früheren Zoll-Vereinbarungen und wurde nur auf ein Jahr abgeschlossen.

Der Reichskanzler Fürst Bismarck, von welchem auch der Staatsbahn-Gedanke ausgegangen war, brachte 1878 die Weihnachts-Botschaft von der Wiedereinführung des Schutzzolles.

Bei der Berathung des zu diesem Ende dem Bundesrathe bezw. dem Reichstage vorgelegten Entwurfs eines neuen Zolltarifgesetzes standen sich noch einmal die Gegensätze von Freihandel und Schutzzoll in ernstem Wortgefecht gegenüber. Fürst Bismarck beantragte, als habe er geahnt, welche Macht und Mittel der Freihandel entfalten würde, eine Beschränkung der Redefreiheit im Reichstage, welcher Antrag jedoch nicht angenommen wurde.

Die Freihändler brachten durch die Wucht der Ausfälle gegen die Vorlage die Nichtunterrichteten auf ihre Seite. Ein großer Theil der Handel und Gewerbe vertretenden Abgeordneten stand noch unter dem Eindrucke der in den sechziger Jahren zu Gunsten des Freihandels in's Werk gesetzten Bewegung. Der Eine war für den Freihandel, der Andere für ermäßigten Schutzzoll, der Dritte für Geldzölle, sodaß, wenn nicht angesichts der Nothlage der Landwirthschaft die Vertreter derselben geschlossen für das Gesetz gestimmt und die Ultramontanen, vielfach aus dem Gesetz fern liegenden Gründen, dasselbe unterstützt hätten, die Vorlage nicht angenommen worden wäre.

Mit der noch 1879 erfolgten Annahme des neuen Zolltarifgesetzes fiel die Entscheidung zu Gunsten des Schutzzolles, welcher nunmehr an Stelle des Freihandels trat.

Es ist ja recht wünschenswerth, wenn Handel und Gewerbe stets eine recht flotte Gangart annehmen; eine Hetzjagd aber nach wirthschaftlichem Erwerb, wie solche gegen Ende der sechziger und Anfang der siebenziger Jahre ausgeführt wurde, bei welcher Roß und Reiter zu Fall kamen, ist doch ein recht bedenkliches Unternehmen, dem man durch Gewährung der vollen Freiheit in der Bewegung nicht die Zügel hätte schießen lassen sollen.

Die preuß. bezw. deutsche Regierung hatte der überwältigenden Mehrheit des Volkes Gehör geschenkt, und wenn ein Vorwurf erhoben werden soll, so würde er in erster Reihe diejenigen treffen, welche einer gesunden Entwickelung des Verkehrslebens vorgegriffen und in überreizter Stimmung durch die Entfesselung des Wettbewerbs die verderbliche Jagd nach Glücksgütern heraufbeschworen haben.

Wäre bei der gegen Ende der vierziger Jahre und gegen Anfang der sechziger Jahre im Eisenbahnbau eingetretenen Stockung der Staatsbahn-

gedanke in Preußen zum Austrage gebracht und der Zoll erhöht, oder doch wenigstens in der früheren Höhe beibehalten worden, so würde die inländische Erzeugung sich in aller Ruhe auf dauerhaften Grundlagen haben einrichten und kräftigen können, auch würde sich der Ausbau des Eisenbahnnetzes, besonders nach 1866, nach festen, den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen und nicht dem Erwerbszweck der einzelnen Bahnen angepaßten Plänen ohne Ueberstürzung vollzogen haben.

Die Verkehrsnoth der siebenziger Jahre hätte alsdann einen weniger großen Umfang angenommen und sich in Deutschland vielleicht noch weniger fühlbar gemacht, als in Frankreich, wo unter der Herrschaft der großen Gesellschaftsbahnen die Frachten auf ihrer Höhe erhalten wurden.

Doch die Freiheit war dem Volke bezw. der Volksvertretung gewährt worden, die an dieselben geknüpften Hoffnungen gingen aber nicht in Erfüllung. Anstatt eines ständigen widerstandsfähigen inneren Marktes für Handel, Gewerbe und Eisenbahnen, hatte man das Bild eines Sturmfeldes, unter dessen unzähligen Trümmern die Hoffnungen der Freihändler begraben lagen.

---

13. Das Ende des Zollvereins.

In der Zeit von 1853 bis 1866 waren es hauptsächlich zwei Fragen, welche die politische und Verkehrswelt in Athem hielt. Die eine Frage war, ob für das Zollvereinsgebiet auch fernerhin der Schutzzoll beibehalten oder der Freihandel eingeführt werden sollte, die andere, welche von den Großmächten Oesterreich und Preußen in Deutschland die Oberherrschaft erlangen würde.

Die langen Verhandlungen des Zollvereins führten in dieser Zeit zu keinem Ergebniß von einiger Bedeutung. In denselben spiegelte sich das Bild der politischen Gegensätze am deutschen Bundestage und der Sonderbestrebungen der einzelnen Regierungen nach Vortheilen für den eigenen Handel und Verkehr. Die an die Nord- und Ostsee grenzenden, den überseeischen Verkehr vermittelnden Bundesstaaten, sowie Braunschweig, Sachsen und Frankfurt a. M., welche auf ihren Meßplätzen von jeher den Handel zwischen den einzelnen Bundesstaaten vermittelt hatten, blieben dem Freihandel treu. Die süddeutschen Staaten, deren Handel in den letzten Jahrhunderten zurückgegangen war und welche mit dem früher im Handel erworbenen Gelde sich mehr und mehr auf die Waarenerzeugung verlegt hatten, traten für den Schutzzoll ein. Aber durch das den einzelnen Vereinsmitgliedern zustehende Widerspruchsrecht wurde bis 1865 wesentliche Zolltarifänderungen nicht herbeigeführt. Die norddeutschen Staaten stimmten gegen die von den süddeutschen Staaten beantragte Erhöhung des Garnzolles und letztere gegen die von ersteren beantragte Ermäßigung der Eisenzölle, so daß die beiderseitigen Anträge nicht durchgebracht werden konnten.

Der Vorschlag Preußens, das Widerspruchsrecht des einzelnen Mitgliedes durch entsprechende Mehrheitsbeschlüsse zu beseitigen, blieb unberücksichtigt. Das Wenige, was erreicht wurde, verdankte man den äußeren Einwirkungen der Eisenbahnen, durch deren Hülfe unter Anderen die Schiff-

fahrtszölle aufgehoben bezw. ermäßigt und die Durchgangsabgaben beseitigt wurden.

Im Volke war man jedoch zu der Ansicht gelangt, daß die an den Grenzen des Zollvereinsgebiets zum Schutze der inländischen Gewerbethätigkeit errichteten Zollschranken unter den neuen von den Eisenbahnen herbeigeführten Verkehrsverhältnissen ihrem Zweck nicht mehr entsprachen. Die Waarenpreise waren durch die billigen Eisenbahnfrachten und durch den auf den Eisenbahnen allseitig ermöglichten Wettbewerb der Händler und Erzeuger zurückgegangen, während die nach dem Gewichte erstellten Zollsätze auf ihrer Höhe stehen blieben, so daß bei einigen Waaren sich der frühere mäßige Schutzzoll allmählig zu einem Einfuhrverbote gestaltet hatte.

Die durch die Eisenbahnen im Innern des Vereinsgebiets erschlossenen Quellen des Wohlstandes flossen so ergiebig, daß man bei der früher nicht gekannten Fülle des Reichthums den verhältnißmäßig schwachen Abfluß der für ausländisches Gut zu zahlenden Gelder kaum merkte, am allerwenigsten da, wo die erstarkte inländische Erzeugung neue Wege nach dem Auslande gefunden hatte, so daß von da die Gelder für die Ausfuhr in einem fast gleich großen Gegenstrom wieder dem deutschen Markte zuflossen.

Eine ganze Reihe von günstigen Umständen trat auf die Seite des Freihandels.

England hob 1860 die Schifffahrtsakte auf und ging zum Freihandel über.

In Frankreich suchte Napoleon III. durch Gewährung von Vergünstigungen aller Art an die Handels- und Geschäftswelt seinen Thron zu befestigen. Er hob zum Theil die Einfuhrverbote auf und bemühte sich auf dem Vertragswege den Wechselverkehr mit den benachbarten Staaten zu erleichtern. Bereits 1860 wurde mit England ein Handelsvertrag abgeschlossen, in welchem Frankreich die Einfuhrverbote aufhob und seine Zölle ermäßigte.

Dem Zollverein wurden dieselben Vergünstigungen angeboten. In Deutschland begann zu jener Zeit die freie Bewegung im überseeischen Verkehr mit den Ermäßigungen der Frachten und Waarenpreise. Die Vertreter des inneren Verkehrs beanspruchten für sich dieselben Vergünstigungen und Freiheiten. Die Eisenbahnen, die eigentlichen Urheber der freien Verkehrsbewegung, waren selbstverständlich auch für die Beseitigung des letzten Verkehrshindernisses, der Zollschranken, abgesehen davon, daß sie selbst die Hauptabnehmer der vom Auslande eingehenden, dem Zoll unterworfenen Waaren waren. Denselben Standpunkt nahm der dem Freihandel ergebene deutsche Handelstag ein.

Die Vertreter der inländischen Erzeugung, namentlich in Preußen und Sachsen, schrieben die stete Zunahme der Nachfrage nach ihren Erzeugnissen hauptsächlich der mit der Einführung des Zollvereins und der Eisenbahnen erfolgten Beseitigung der Verkehrsfesseln im Innern Deutschlands zu. Man war deshalb nicht abgeneigt, in dem Bewußtsein der inzwischen erlangten eigenen Tüchtigkeit und Fertigkeit in der Erzeugung, den Kampf mit dem Auslande aufzunehmen und auf den früher erbetenen Schutz an der Grenze zu verzichten, besonders wenn das Ausland ebenfalls seine

Grenzen öffnete. Der Zollverein hatte bereits 1860 den freien Wechselverkehr zwischen den übrigen Staaten Europas über deutsches Gebiet durch Aufhebung der Durchgangsabgaben gestattet.

Nur Oesterreich, welches sich vergeblich um die Aufnahme in den Zollverein bemüht hatte, trat 1853 nach Erneuerung des Zollvereinsvertrages wieder in seine frühere Abgeschlossenheit zurück. Der Verkehr mit diesem Lande war denn auch nach 1853 weit hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben. Auf volkswirthschaftlichem Gebiet stand Oesterreich Preußen und Frankreich gegenüber noch auf einer niedrigen Stufe, wie folgende Zusammenstellung aus zuverlässigen statistischen Angaben für das Jahr 1864 nachweist.

	Größe d. Landes i. Quadr.-Meilen.	Einwohner.	Meilen-Bahnlänge.	reine Einnahme in Thalern.	beförderte Personen.	bef. Güter. Ctr.
Preußen	5 095	19 225 800	805	36 180 000	32 083 613	537 104 410
Die übrigen deutschen Staaten	4 451	18 216 100	967	25 518 000	39 928 570	312 691 987
Oesterreich	11 729	34 854 700	812	31 162 000	12 389 254	180 283 660
Frankreich	9 732	37 807 300	1741	84 754 000	72 000 461	652 148 260

Einestheils waren die Zollsätze zu hoch, und anderentheils war die kaiserliche Zollverwaltung zu schwerfällig und die Zollabfertigung mit zu großen Schwierigkeiten und Zeitverlusten verknüpft. Die im Vertrage von 1853 dem Zollverein zugestandenen Verkehrserleichterungen wurden nicht gewährt und die in demselben Vertrage ausbedungenen Verhandlungen über weitere Erleichterungen im Wechselverkehr wurden von Jahr zu Jahr ausgesetzt und verliefen schließlich 1858 ohne Ergebniß.

Preußen hatte bereits 1852 einen Versuch gemacht, sich Oesterreich zu näheren und den Bundestagsbevollmächtigten von Bismarck nach Wien gesandt, um über den Abschluß eines Handelsvertrages zwischen Oesterreich und Preußen zu verhandeln. Der große Staatsmann war anfangs der Ansicht gewesen, daß bei einigem guten Willen die inneren und äußeren Angelegenheiten Deutschlands durch gemeinschaftliches Vorgehen der beiden Großmächte sich regeln ließen. Er gewann aber damals schon die Ueberzeugung, daß Oesterreich die Vortheile des Vorsitzes am Bundestage nur für sich ausnutzen und solche mit keinem andern Staate theilen wolle, sowie daß die jungen Triebe der preuß. Großmacht im Schatten der österreichischen Bevormundung sehr bald absterben müßten. Diese Ueberzeugung gewann in den späteren Jahren unter den scharfen Beobachtungen der Umtriebe am Bundestage immer mehr Boden. v. Bismarck schreibt selbst darüber: „Ich will nur meine Ueberzeugung aussprechen, daß wir in nicht zu langer Zeit für unsere Existenz gegen Oesterreich werden fechten müssen, und daß es nicht in unserer Macht liegt, dem vorzubeugen, weil der Gang in Deutschland keinen anderen Ausweg hat. Was ist denn der Bund bisher für Preußen gewesen: ein Alp und eine Schlinge um unseren Hals, mit dem Ende in feindlichen Händen, die nur auf Gelegenheit zum Zuschnüren warten."

Das durfte allerdings nicht das Ende eines Staates sein, welcher bis dahin auf Volks- und staatswirthschaftlichem Gebiete dem In- und Aus-

lande zum Vorbilde gedient hatte, und dessen Oberhaupt selbst zur Zeit des allgemeinen Umsturzes, wo in anderen Ländern die Fürsten von ihrem Throne verdrängt wurden, nicht nur vom preußischen, sondern vom ganzen deutschen Volke zum Kaiser von Deutschland gewählt worden war.

Was Friedr. Wilhelm IV. 1850 auf gütlichem Wege nicht zu erreichen vermochte — die Anerkennung der Kaiserwürde seitens der deutschen Fürsten —, das mußte sein Nachfolger Wilhelm I. mit dem Schwerte sich erkämpfen.

v. Bismarck machte im September 1862 die Uebernahme des Vorsitzes im preuß. Ministerium von der Bedingung abhängig, daß seine Politik thatkräftig durchgeführt und erforderlichenfalls das neu geschulte und gerüstete Heer erprobt werde. Der erste Schritt war der Abschluß des Handelsvertrages mit Frankreich. Durch diesen Vertrag wurde einerseits der Beitritt Oesterreichs zum Zollverein vereitelt, und andererseits Frankreich günstig für Preußen gestimmt. In demselben war nämlich die Bestimmung aufgenommen, daß jedes Vorrecht, und jede Ermäßigung der Eingangs- oder Ausgangabgaben, welche der Zollverein künftig einer dritten Macht zugestehen würde, Frankreich sofort auch zu Theil werden solle. Für den Fall des Eintritts Oesterreichs in den Zollverein hätte Frankreich also die sämmtlichen hiermit für ersteren Staat verbundenen Zollvergünstigungen auch für sich beanspruchen können, was jedoch für ausgeschlossen erachtet werden mußte.

Als Oesterrich im Mai 1862 förmlichen Einspruch gegen den Vertrag erhob und bei den Mittelstaaten seinen Einfluß gegen denselben aufbot, ging v. Bismarck in demselben Monat nach Paris, vermuthlich um sich auch Gewißheit darüber einzuholen, daß Frankreich, für den Fall sich bei der Abweisung Oesterreichs kriegerische Verwickelungen ergeben sollten, gegen das seinen Vortheil wahrende Preußen nichts Feindliches unternehmen werde.

Der von Oesterreich gegen das Zustandekommen des französischen Vertrages erhobene Einspruch war weder in Berlin noch bei den Mittelstaaten von Erfolg gewesen. Oesterreich ging deshalb weiter und machte den Zollvereinsstaaten den Vorschlag zu einer Zollvereinigung auf Grund des bestehenden Vereinszolltarifs von 1853, welcher auch die Grundlage für die alsdann mit Frankreich zu eröffnenden Verhandlungen bilden sollte. Preußen lehnte im Juli den Vorschlag ab, mit dem Bemerken, daß es sich Frankreich gegenüber durch den mit diesem zu bedeutend niedrigen Tarifsätzen abgeschlossenen Vertrag als gebunden betrachte und nur auf Grund dieses Vertrages Verhandlungen eingehen könne. Gleichzeitig wurde der Vertrag mit Frankreich im preuß. Abgeordnetenhause genehmigt und von Preußen darauf förmlich unterzeichnet.

Die süddeutschen Staaten, Rhein- und Kurhessen, Nassau, Hannover und Sachsen stellten sich auf Seiten Oesterreichs, mehr aus politischer Berechnung aus Rücksicht auf die Stellung Oesterreichs am Bundestage, als aus Abneigung gegen den französischen Vertrag. Um den mit diesen Staaten bezüglich der Annahme des französischen und der Erneuerung des Zollvereinsvertrages gepflogenen Verhandlungen mehr Nachdruck zu geben, kündigte Preußen gegen Ende 1863 den bestehenden Zollvereinsvertrag und

machte die Erneuerung desselben von der Annahme des französischen Vertrages abhängig.

Oesterreich sah wohl ein, daß es auf handelspolitischem Gebiet einen entscheidenden Schlag gegen Preußen nicht führen konnte und begnügte sich 1865 mit der Erneuerung des 1853 mit dem Zollverein abgeschlossenen Handelsvertrages auf 12 Jahre. Wesentliche Aenderungen des Tarifs waren nicht vorgesehen.

Um dieselbe Zeit wurde auch der neue Zollvereinsvertrag und Seitens des Zollvereins auch der Handelsvertrag mit Frankreich auf 12 Jahre abgeschlossen.

Die Hauptgegenstände der Ausfuhr des Zollvereins waren in dem französischen Tarif bedeutend ermäßigt worden. Der Zoll auf baumwollene Gewebe, deren Einfuhr bis dahin in Frankreich theils verboten, theils mit hohem Zoll belegt war, stellte sich auf 6 bis 40 Thlr. für den Ctr. bezw. auf 15% vom Werthe. Desgleichen wollene Gewebe, welche nach Ablauf von 2 Jahren sogar auf 10% vom Werthe ermäßigt wurden. Seidene und halbseidene Waaren, deren Einfuhr ebenfalls verboten oder mit einem Zoll von über 200 Thlr. für den Ctr. belastet waren, wurden freigegeben, oder mit 40 Thlr. für den Ctr. abgefertigt. Roheisen wurde von 28 auf 10 oder 8 Sgr., Schmiedeeisen von 2 bis 5 Thlr. auf 28 Sgr. bis 1 Thlr. 6 Sgr., Papier von 20 und 40 Thlr. auf 1⅓ Thlr. für den Ctr., Papierwaaren auf 10% vom Werthe und feine Fayence und feines Porzellan, deren Einfuhr verboten war, wurde auf 10% vom Werthe ermäßigt.

Die Sätze des Zollvereinstarifs hatten ebenfalls eine sehr weitgehende Ermäßigung erfahren, so daß von einem Schutzzoll nicht mehr die Rede sein konnte.

Baumwollgarn	von	3 beziehungsw. 8	Thlr.	auf	2 beziehungsw. 6	Thlr.
Baumwollgewebe	"	50	"	"	10 " 30	"
Leinwand	"	20 " 30	"	"	12	"
Wollengarn	"	8	"	"	1/2	"
Wollengewebe	"	20, 30, 50 u. 100	"	"	8, 10, 15 u. 25	"
Seide	"	8	"	"	4	"
Kurzwaaren	"	50 und 100	"	"	15, 25 " 50	"
Roheisen	"	10	Sgr.	"	7 1/2	Sgr.
Luppeneisen	"	1 Thlr. 15	"	"	17 1/2	"
Schmiedeeisen	"	1 1/2 und 2 1/2	Thlr.	"	25	"
façonn. Eisen	"	3	"	"	1 Thlr. 5	"
Gußwaaren	"	1	"	"	— " 12	"
grobe Eisenw.	"	6	"	"	1 " 10	"
andere "	"	6	"	"	2 " 20	"
feine "	"	10	"	"	4 " —	"
Nähnadeln	"	50	"	"	10 " —	"
Leder	"	6	"	"	2 " —	"
Lederw. grobe	"	10	"	"	5 " —	"
" feine	"	22	"	"	10 " —	"

Lederhandschuhe	von 44	Thlr.	auf 13 Thlr.	10	Sgr.
Wein in Fässern	„ 6	„	„ 4 „	—	„
„ „ Flaschen	„ 8	„			
Papier	„ 5 bezw. 10	„	„ 1 „	10	„
Papiertapeten	„ 20	„			

Das Jahr 1866 brachte für den Zollverein wesentliche Aenderungen hervor. Während die Heere auf blutigen Schlachtfeldern die Machtstellung der einzelnen Staaten in Deutschland regelten, versahen die Zollbehörden derselben Staaten, wie in Friedenszeit, an den Grenzen Deutschlands ihren Dienst und vereinnahmten die Zollgebühren für Freund und Feind, damit wenigstens die auf wirthschaftlichem Gebiete so schwer errungene Einheit, die Zollgemeinschaft im Zollverein, nicht verloren gehe.

Der letztere blieb denn auch bis 1867 bestehen, in welchem Jahre die von Preußen in den Friedensverträgen vorbehaltenen Neuerungen, bestehend in einem Bundesrath des Zollvereins, in welchem die deutschen Fürsten, und in einem Zollparlament, in welchem das deutsche Volk seine Vertretung fand, eingeführt wurden. Anstatt der Gleichberechtigung der Staaten wurde jedem derselben im Bundesrath eine seiner Machtstellung entsprechende Anzahl von Stimmen zuertheilt. Zu einem Zollvereinsgesetz war die Uebereinstimmung der Mehrheitsbeschlüsse der Bundesstaaten und der von dem deutschen Volke aus Nord und Süd gewählten Abgeordneten des Zollparlaments erforderlich. Preußen erhielt den Vorsitz und berief die Vertreter des Bundesraths und die Abgeordneten des Volks je zu gemeinschaftlichen Verhandlungen.

Nach der Gründung des deutschen Reiches kamen sämmtliche Zollangelegenheiten im Bundesrath und im deutschen Reichstage zur Verhandlung.

III. Abschnitt

(nach 1880).

---

14. Das neue deutsche Reich und die auf das Eisenbahn- und Verkehrswesen Bezug habenden Reichsgesetze und Bestimmungen.

Der alte Mittelboden Europas, welcher im Innern von dem Wurm der Zwietracht zerfressen, und vom Auslande als Tummelplatz beim Austragen der Streitigkeiten benutzt und zertreten worden war, ist durch ein neues kerniges Herzstück, durch das neue deutsche Reich unter den Kaisern aus dem Hause Hohenzollern ersetzt worden. Die einzelnen Theile dieses Bodens, die deutschen Staaten, zwischen welchen Jahrhunderte hindurch Neid und Glaubensstreit eine große Kluft geschaffen hatte, sind jetzt fest zusammengefügt durch das Gefühl der Zusammengehörigkeit, sowie durch die Macht der gemeinschaftlich erzielten Erfolge und Vortheile.

Nachdem die äußere Machtstellung Deutschlands in den Schlachten von 1870/71 erfochten worden war, begann die Einrichtung des neuen Reiches im Inneren.

Die Berathungen der Reichsverfassung und der den neuen Verhältnissen anzupassenden Gesetze nahmen einen verhältnißmäßig glatten Verlauf, und ein großer Theil der früher den einzelnen Regierungen obgelegenen Staats- und Verwaltungsgeschäfte wurden in den Wirkungskreis des deutschen Reiches gezogen.

In einem besondern Abschnitt der Verfassung, in den Art. 41—47, ist bezüglich der Eisenbahnen folgendes bestimmt:

Art. 41. Eisenbahnen, welche im Interesse der Vertheidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für nothwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte, für Rechnung des Reichs angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessionirt und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.

Jede bestehende Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, sich den Anschluß neu angelegter Eisenbahnen auf Kosten der letzteren gefallen zu lassen.

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche bestehenden Eisenbahn-Unternehmungen ein Widerspruchsrecht gegen die Anlegung von Parallel- oder

Konkurrenzbahnen einräumen, werden, unbeschadet bereits erworbener Rechte, für das ganze Reich hierdurch aufgehoben. Ein solches Widerspruchsrecht kann auch in den künftig zu ertheilenden Konzessionen nicht weiter verliehen werden.

Art. 42. Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen.

Art. 43. Es sollen demgemäß in thunlichster Beschleunigung übereinstimmende Betriebseinrichtungen getroffen, insbesondere gleiche Bahnpolizei-Reglements eingeführt werden. Das Reich hat dafür Sorge zu tragen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten, wie das Verkehrsbedürfniß es erheischt.

Art. 44. Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr und zur Herstellung ineinander greifender Fahrpläne nöthigen Personenzüge mit entsprechender Fahrgeschwindigkeit, desgleichen die zur Bewältigung des Güterverkehrs nöthigen Güterzüge einzuführen, auch direkte Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, unter Gestattung des Ueberganges der Transportmittel von einer Bahn auf die andere, gegen die übliche Vergütung einzurichten.

Art. 45. Dem Reiche steht die Controle über das Tarifwesen zu. Dasselbe wird namentlich dahin wirken:

1) daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden;
2) daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfniß der Landwirthschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar zunächst thunlichst der Einpfennig-Tarif eingeführt werde.

Art. 46. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, sind die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet, für den Transport, namentlich von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, zeitweise einen dem Bedürfniß entsprechenden, von dem Kaiser auf Vorschlag des betreffenden Bundesrathsausschusses festzustellenden, niedrigen Specialtarif einzuführen, welcher jedoch nicht unter den niedrigsten auf der betreffenden Bahn für Rohprodukte geltenden Satz herabgehen darf.

Die vorstehend, sowie die in den Art. 42 bis 45 getroffenen Bestimmungen sind auf Bayern nicht anwendbar.

Dem Reiche steht jedoch auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen.

Art. 47. Den Anforderungen der Behörden des Reichs in Betreff der Benutzung der Eisenbahnen zum Zweck der Vertheidigung Deutschlands haben sämmtliche Eisenbahnverwaltungen unweigerlich Folge zu leisten. Insbesondere ist das Militär und alles Kriegsmaterial zu gleichen ermäßigten Sätzen zu befördern.

Zu Art. 41: Durch Reichsgesetz von 1887 wurde zur Vervollständigung des deutschen Eisenbahnetzes an der Süd- und Westgrenze im Interesse der Landesvertheidigung als erste Rate 36 310 000 ℳ beansprucht.

Die Baukosten werden für die bayerische Strecke bis zu 75%, für die württembergische bis zu 80%, für die badische bis zu 85% und für die pfälzische und hessische Ludwigsbahn, für großherzoglich hessisches und preußisches Gebiet, bis zu 90% vom Reiche übernommen.

Zur Ergänzung des Eisenbahnnetzes an der Ostgrenze wurden 1888 vom Reiche 18148000 ℳ bewilligt. Die Kosten für die ausschließlich von Preußen herzustellenden Eisenbahnbauten werden bis zu 60% vom Reiche übernommen.

Zu Art. 42 sind vom Bundesrathe einheitliche Normen für die Construktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands (Siehe Ausgabe vom 1. April 1886) eingeführt worden. Durch Beschluß des Bundesraths vom 16. Dezember 1886 sind besondere Bestimmungen, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen zwischen dem deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz vereinbart worden, denen 1887 die Niederlande und Rumänien beigetreten sind.

In dem auf Grund der Art. 42 und 43 vom Bundesrath ausgearbeiteten Bahn-Polizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands (Siehe Ausgabe vom 1. April 1886) und der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 ist durch bestimmte Vorschriften dafür gesorgt, daß der Zustand, die Unterhaltung und Bewachung der Bahn, der Zustand, die Unterhaltung und Revision der Betriebsmittel sowie die Handhabung des Betriebes die nöthige Sicherheit für die Personen- und Güterbeförderung gewährleistet. Ferner sind Bestimmungen getroffen über das Verhalten des Publikums beim Betreten der Bahnanlagen und Stationen, sowie beim Ein- und Aussteigen an den Zügen; auch sind die Befugnisse der Bahnpolizeibeamten und das Verhalten derselben dem Publikum gegenüber geregelt.

Ebenso ist auf Grund der Art. 42 und 43 der Verfassung vom Bundesrath die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (Siehe Ausgabe vom 1. April 1886) erlassen worden, welche die akustischen und optischen Signale auf der freien Strecke, auf und vor den Bahnhöfen, die Signale am Zuge, die Signale des Zugpersonals und die Rangirsignale behandelt.

Zu Art. 44 sind bis jetzt nur Vereinbarungen zwischen den Mitgliedern des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen getroffen worden. Das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglements (Siehe Ausgabe vom 1. Januar 1889) enthält die Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement, die beim Uebergang der Güter von einer Bahn zur andern im direkten Verkehr und die in Verlust- und Beschädigungsfällen im Güter- und Gepäckverkehr zu beobachtenden Vorschriften. Als Anhänge sind demselben beigegeben:

1. Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen, sowie von einzelnen, besonders gestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen;

2. Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Rundreiseheften;
3. Uebereinkommen, betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren.
4. Bestimmungen über Abschlagszahlungen aus dem Güterverkehr.

Das Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Siehe Ausgabe vom 1. Januar 1889) umfaßt die Vorschriften und Bedingungen für die Benutzung der Wagen auf fremder Bahn, die Vergütungen für die gegenseitige Wagenbenutzung, nebst Abrechnung, die Beschaffenheit und Behandlung der Wagen, die Beschädigung und Wiederherstellung derselben, sowie die Vergütung der Ersatz- und Wiederherstellungskosten.

Nach letzterem Uebereinkommen ist sowohl die Wagen-Eigenthümerin, als die befördernde Verwaltung verpflichtet, die Güterwagen bis zur Bestimmungsstation der Ladung durchlaufen zu lassen, insofern jeder Wagen wenigstens mit 50% des angeschriebenen Ladegewichts oder dem Raume nach voll beladen ist oder die darin verladenen Güter tarifmäßig als Wagenladung behandelt werden. Auf Wunsch des Empfängers darf die Bestimmungsstation die Wagen mit der ursprünglichen Ladung oder mit einem ausreichenden Theile derselben mit neuen Frachtbriefen weiter (auch seitwärts und rückwärts) senden, wenn dieselben auch auf der Absendestation nach der neuen Bestimmungsstation hätten beladen werden dürfen. Die auf der Bestimmungsstation ankommenden Wagen können nach einem andern anstoßenden Bahnhofe desselben Ortes behufs Entladung übergeführt werden. Der Uebergang von Personen- und Gepäckwagen auf fremde Bahnen ist nur auf Grund besonderer Vereinbarung gestattet. Die fremden Wagen dürfen auf beliebigem Wege rückbeladen werden:

a) nach Stationen der Heimath;
b) nach Stationen jenseits der Heimathbahn, wenn eine Strecke derselben durchlaufen wird;
c) nach auf dem Heimwege berührten Stationen vor der Heimathbahn;
d) nach anderen in der Richtung zur Heimathbahn gelegenen Stationen, wenn hierdurch der Rückweg zur Heimathbahn nicht um mehr als 25% verlängert wird.

Fehlt es auf der Bestimmungsstation an Rückladung, ist solche aber auf einer nicht über 200 km weiter oder seitwärts gelegenen Station derselben Bahnverwaltung zu erlangen, so ist die Weitersendung entladener Wagen nach dieser Station gestattet.

Die auf dem Heimwege befindlichen leeren Wagen können wieder beladen und zu diesem Zwecke aus den Zügen genommen werden.

Außerdem erhält das Vereins-Uebereinkommen noch besondere Vorschriften für die Bauart und Einrichtungen der Güterwagen, das Verzeichniß der Mängel, welche zur Zurückweisung der Wagen berechtigen, die Vorschriften für die Beladung offener Güterwagen, die Ausführungsbestimmungen über die Reinigung der Viehwagen und die Preise für die Wiederherstellung fremder Wagen.

Zu Art. 45 ist vom Bundesrath das Betriebs = Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874 herausgegeben worden, welches mit wenigen Ausnahmen mit dem Betriebs=Regement des Vereins deutscher Eisenbahn=Verwaltungen übereinstimmt und die Bestimmungen über die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und Gütern im Binnen= und Verbandsverkehr, sowie im Verkehr von Bahn zu Bahn enthält. Sonderbestimmungen einzelner Eisenbahnen oder Eisenbahn=Verbände haben neben diesen beiden Reglements nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Feststellungen der Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Bezüglich des Vereins = Reglements ist noch zu bemerken, daß für den Fall durch einzelne oder mehrere der Regierungen der an dem Vereinsgebiet betheiligten Staaten Bestimmungen polizeilicher Natur über die Beförderung von Personen, Gütern u. s. w. erlassen werden, insbesondere auch über die vom Eisenbahntransporte ausgeschlossenen oder bedingt zugelassenen Gegenstände (Siehe Anlage D zum Betriebs=Reglement), dergleichen Vorschriften auch für den Vereinsverkehr, sofern derselbe das betreffende staatliche Gebiet berührt, Gültigkeit haben und von der geschäftsführenden Direktion des Vereins in Nachträgen zum Vereins=Betriebs=Reglement dem Publikum zur Beachtung mitgetheilt werden.

Ferner ist vom Bundesrath der von den Eisenbahnen Deutschlands vereinbarte und allgemein zur Einführung gelangte deutsche Eisenbahn=Gütertarif genehmigt worden. Derselbe zerfällt in Theil I und Theil II.

Theil I (Siehe Ausgabe vom 1. April 1887 und Nachträge I bis III) enthält für die sämmtlichen deutschen Bahnen die allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr:

a) das Betriebs = Reglement nebst den von den Eisenbahnen Deutschlands vereinbarten Zusatzbestimmungen;
b) die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation;
c) den Nebengebühren=Tarif.

Theil II umfaßt die besonderen Bestimmungen, welche für jeden Verkehr (Binnen= und Verbands=Verkehr) besonders zur Ausgabe gelangen:

a) Specialbestimmungen zu dem Betriebs=Reglement;
b) specielle Tarifvorschriften;
c) Tarif für die Beförderung von Gütern auf den Verbindungsbahnen, Anschlußgeleisen, sowie nach und von Ladestellen;
d) Kilometerzeiger;
e) Tariftabellen.

Durch Gesetz vom 27. Juni 1873 wurde als Reichscontrolbehörde das Reichseisenbahnamt errichtet, welches innerhalb der durch die Verfassung bestimmten Zuständigkeit des Reiches das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen wahrzunehmen, für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmäßigen Vorschriften Sorge zu tragen und auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mißstände hinzuwirken hat. Dasselbe ist berechtigt, innerhalb seiner

Zuständigkeit über alle Einrichtungen und Maßregeln von den Eisenbahn Verwaltungen Auskunft zu erfordern, oder nach Befinden durch persönlich Kenntnißnahme sich zu unterrichten und hiernach das Erforderliche zu veranlassen

In Bezug auf die Gesellschaftsbahnen stehen dem Reichs-Eisenbahn amte zur Durchführung seiner Verfügungen dieselben Befugnisse zu, welch den Aufsichtsbehörden der betreffenden Bundesstaaten beigelegt sind. Werde zu diesem Zweck Zwangsmaßregeln erforderlich, so sind die Eisenbahn-Auf sichtsbehörden der einzelnen Bundesstaaten gehalten, den deshalb an sie er gehenden Ersuchen zu entsprechen. Staats-Eisenbahn-Verwaltungen sin nöthigenfalls zur Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen im ver fassungsmäßigen Wege anzuhalten.

Die Stellung der Reichsaufsichtsbehörde hat immerhin nach de Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen an Bedeutung eingebüßt.

Zu Art. 46. Der hier vorgesehene billige Nothstandstarif ist b Gelegenheit des in der Eifel eingetretenen Nothstandes zur Einführung g bracht worden.

Obgleich die Bestimmungen der Art. 42—45 auf Bayern nic anwendbar sind, so gelangen doch die zu denselben erlassenen Ausführung bestimmungen, welche bis jetzt auch von dem Verein deutscher Eisenbah Verwaltungen angenommen worden und theilweise von demselben ausgegang sind, wie z. B. das vom Bundesrath angenommene Vereins-Betrieb Reglement und das Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Benutzu der Wagen, auch in Bayern, welches Mitglied des Vereins ist, zur Ei führung.

Zu Art. 47 ist das Reichsgesetz über die Kriegsleistungen vo 13. Juni 1873 erlassen, nach welchem jede Eisenbahn-Verwaltung verpflich ist, die für die Beförderung von Mannschaften und Pferden erforderlich Ausrüstungsgegenstände ihrer Eisenbahnwagen vorräthig zu halten, d Beförderung der bewaffneten Macht und der Kriegsbedürfnisse zu bewirke ihr Personal und ihr zur Herstellung und zum Betriebe von Eisenbahn dienliches Material herzugeben.

In Ausführung dieses Gesetzes ist vom Kaiser im Namen de Reiches mit erfolgter Zustimmung des Bundesraths die Militair-Transport Ordnung für Eisenbahnen im Kriege vom 26. Jan. 1887 und die Mili tair-Transport-Ordnung für Eisenbahnen im Frieden vom 11. Febr. 188 nebst Militairtarif erlassen worden.

Außerdem sind noch folgende Gesetze zu erwähnen:

Das Reichsgesetz (Haftpflichtgesetz) vom 7. Juni 1871, betreffen die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen pp. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen. Hiernach hat, wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich ver letzt wird, der Betriebs-Unternehmer für den dadurch entstandenen Schaden zu haften, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewal oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist

Der Schadensersatz ist zu leisten, wenn ein Verschulden der Eisen bahn auch nicht vorliegt oder nachgewiesen ist, jedoch unter der Voraus setzung, daß ein Verschulden des Beschädigten von der Eisenbahn nicht nach

gewiesen werden kann oder daß die Beschädigung nicht durch höhere Gewalt herbeigeführt wurde:

1. Im Fall der Tödtung durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachtheiles, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat. War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet, einem Anderen Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist.

2. Im Fall einer Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheiles, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Nach dem Gesetz vom 18. Juli 1887, betreffend die Fürsorge für Beamte in Folge von Betriebsunfällen erhalten unmittelbare Staatsbeamte, welche in reichsgesetzlich der Unfallversicherung unterliegenden Betrieben beschäftigt sind, wenn sie in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalls dienstunfähig werden, als Pension $66^{2}/_{3}\,\%$ ihres jährlichen Einkommens. Die Hinterbliebenen solcher Personen, welche in Folge eines im Dienste erlittenen Betriebsunfalles gestorben sind, erhalten ein Sterbegeld von mindestens 30 ℳ und eine Rente. Letztere beträgt für die Wittwe 20% des jährlichen Diensteinkommens des Verstorbenen, jedoch nicht unter 160 ℳ und nicht mehr als 1600 ℳ. Die Eisenbahnbetriebsbeamten sind somit den übrigen Beamten und jeder Privatperson gegenüber bedeutend schlechter gestellt, wozu ein innerer Grund nicht vorliegen dürfte.

Nach dem Gesetze über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Jan. 1874 kann Grundeigenthum nur aus Gründen des öffentlichen Wohles für ein Unternehmen, dessen Ausführung die Ausübung des Enteignungsrechts erfordert, gegen vollständige Entschädigung entzogen oder beschränkt werden. Die Entziehung und dauernde Beschränkung des Grundeigenthums erfolgt auf Grund Königl. Verordnung, welche den Unternehmer und das Unternehmen, zudem das Grundeigenthum, welches in Anspruch genommen wird, bezeichnet. Der Betrag des Schadens, welchen Nutzungs-, Gebrauchs- und Servitutberechtigte, Pächter und Miether durch die Enteignung erleiden, ist, soweit derselbe nicht in der für das enteignete Grundeigenthum bestimmten Entschädigung oder in der an derselben zu gewährenden Nutzung begriffen ist, besonders zu ersetzen.

Nach dem Gesetz vom 25. Febr. 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen, sind die Eisenbahn-Verwaltungen verpflichtet, Eisenbahnwagen, in welchen Pferde, Maulthiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen oder Schweine befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauch einem Reinigungsverfahren zu unterwerfen, welches geeignet ist, die den Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen.

Gleicherweise sind die bei Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benutzten Geräthschaften zu reinigen.

Auch kann angeordnet werden, daß die Rampen, welche die Thiere beim Ein- und Ausladen betreten haben, sowie Vieh-Ein- und Ausladeplätze und die Viehhöfe der Eisenbahn-Verwaltungen nach Benutzung zu reinigen sind.

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind berechtigt, für die Reinigung eine Gebühr zu erheben, welche für jeden Wagen 1 ℳ, für einen mehrbödigen 2 ℳ und für Kleinvieh in Käfigen, Kisten u. s. w. für jedes Frachtstück 10 ₰, höchstens aber 1 ℳ beträgt. Für die Reinigung der Viehrampen und dergleichen wird für jeden Wagen 1 ℳ berechnet.

Nach Abschnitt VIII der Reichsverfassung werden das Post- und Telegraphenwesen für das gesammte Gebiet des deutschen Reiches als einheitliche Staatsverkehrsanstalten eingerichtet und verwaltet. Die obere Leitung der Post- und Telegraphenverwaltung gehört dem Kaiser. Bayern und Württemberg machen insofern eine Ausnahme, als dem Reiche diesen Staaten gegenüber nur die Gesetzgebung über die Vorrechte der Post und Telegraphie, über die rechtlichen Verhältnisse beider Anstalten zum Publikum, über die Portofreiheiten und das Posttaxwesen, jedoch ausschließlich der reglementarischen und Tarifbestimmungen für den internen Verkehr innerhalb Bayerns bezw. Württembergs, sowie unter gleicher Beschränkung die Feststellung der Gebühren für die telegraphische Correspondenz zusteht. Diesen beiden Staaten steht auch die Regelung des Post- und Telegraphenverkehrs mit den dem Reiche nicht angehörenden Nachbarstaaten zu. An den zur Reichskasse fließenden Einnahmen des Post- und Telegraphenwesens haben Bayern und Württemberg keinen Theil.

Zu diesem Abschnitt der Reichsverfassung ist das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. October 1871 und das Eisenbahnpostgesetz vom 20. December 1875 erlassen. In letzterem Gesetz ist hauptsächlich folgendes bestimmt: Der Eisenbahnbetrieb ist, soweit es die Natur und die Erfordernisse desselben gestatten, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen. Mit jedem für den regelmäßigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zuge ist auf Verlangen der Postverwaltung ein von dieser gestellter und für deren Rechnung von der Eisenbahn hergestellter Postwagen unentgeltlich zu befördern. Diese unentgeltliche Beförderung umfaßt:

a) die Briefpostsendungen, Zeitungen, Gelder mit Einschluß des ungemünzten Goldes und Silbers, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts, ferner sonstige Poststücke bis zum Einzelgewichte von 10 kg einschließlich;

b) die zur Begleitung der Postsendungen, sowie zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben vom Dienste zurückkehren;

c) die Geräthschaften, deren die Postbeamten unterwegs bedürfen.

Für Poststücke, welche nicht unentgeltlich zu befördern sind, hat die Postverwaltung eine Vergütung von 20 ₰ für das Achs-km zu zahlen. Nach besonderer Vereinbarung mit der Eisenbahn kann an Stelle eines Postwagens eine zu diesem Zwecke für Rechnung der Post besonders einzurichtende Abtheilung eines Eisenbahnwagens benutzt werden. Auf Strecken mit geringem Postverkehr muß das Eisenbahnzugpersonal die Beförderung

der Briefbeutel und Packete unentgeltlich übernehmen. Wird in solchen Fällen ein Postbeamter mit der Beförderung betraut, so ist demselben der erforderliche Raum unentgeltlich in einem Eisenbahnwagen anzuweisen.

Ist in Folge eines stärkeren Postverkehrs die Einstellung eines zweiten oder dritten Wagens zu Postzwecken erforderlich, so ist hierfür, gleichviel ob die Post eigene Wagen einstellt, oder die Eisenbahn die Wagen hergibt, seitens der Post eine besondere Vergütung zu zahlen. Bei Errichtung neuer Bahnhöfe oder Stationsgebäude, sowie bei Um- und Erweiterungsbauten sind auf Verlangen der Postverwaltung die durch den Eisenbahnbetrieb bedingten, für die Zwecke des Postdienstes erforderlichen Diensträume mit den für den Postdienst etwa erforderlichen besonderen baulichen Anlagen von der Eisenbahnverwaltung gegen Miethsentschädigung zu beschaffen und zu unterhalten. Dieses Gesetz findet auf Bayern und Würtemberg keine Anwendung.

Das Porto beträgt in Deutschland und im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn

für Briefe bis zu 15 g, frankirt	10 ₰
„ „ „ „ 15 „ unfrankirt	20 „
„ „ von über 15 „ bis 250 g frankirt . . .	20 „
„ „ „ „ 15 „ „ 250 „ unfrankirt . . .	30 „
„ eingeschriebene Briefe außer dem Porto noch . . .	20 „
Das Porto für eine Postkarte	5 „
„ „ „ „ „ mit Antwort	10 „
„ „ „ Drucksachen bis 50 g	3 „
„ „ „ „ bis 250 g 10 ₰, bis 500 g 20 ₰, bis 1000 g 30 ₰,	
„ „ „ Waarenproben bis 250 g	10 „
„ „ „ Postanweisungen innerhalb Deutschlands bis 100 ℳ 20 ₰, bis 200 ℳ 30 ₰, bis 400 ℳ 40 ₰, nach Oesterreich-Ungarn bis 400 ℳ 10 ₰ für je 20 ℳ mindestens 40 ₰.	

Im deutschen Reiche werden für Briefe mit Werthangabe bis zu 10 Meilen 20 ₰, auf weitere Entfernungen 40 ₰, für Postaufträge bis zu 600 ℳ 30 ₰, für Nachnahmebriefe bis zu 10 Meilen 20 ₰, über 10 Meilen 40 ₰ berechnet.

Das Porto für Packete beträgt bis 5 kg auf 10 Meilen 25 ₰, auf weitere Entfernungen 50 ₰. Für jedes fernere kg beträgt der Zuschlag

bis 10 Meilen . . . 5 ₰	Für sperrige Güter kann ein Zuschlag von 50% berechnet werden. Die Versicherungsgebühr beträgt 5 ₰ für jede 300 ℳ, mindestens 10 ₰.
über 10 bis 20 Meilen 10 „	
„ 20 „ 50 „ 20 „	
„ 50 „ 100 „ 30 „	
„ 100 „ 150 „ 40 „	
„ 150 „ 50 „	

Nach den sämmtlichen übrigen Ländern des Weltpostvereins beträgt das Porto für je 15 g für frankirte Briefe 20 ₰ und für unfrankirte Briefe 40 ₰, Einschreibegebühr 20 ₰, für Postkarten 10 ₰, für Postkarten mit Rückantwort 20 ₰, für Drucksachen für je 50 g 5 ₰, für

Geschäftspapiere bis zu 2 kg mindestens 20 ₰ für Waarenproben bis 250 g 5 ₰, für je 50 g mindestens 10 ₰.

Bezüglich des Telegraphenwesens bestehen hauptsächlich folgende Bestimmungen. Nach dem vom Bundesrath ausgearbeiteten Reglement über die Benutzung der innerhalb des deutschen Reichs-Telegraphen-Gebiets gelegenen Eisenbahn-Telegraphen zur Beförderung solcher Telegramme, welche nicht den Eisenbahndienst betreffen (Siehe Ausgabe vom 7. März 1876), dürfen die Eisenbahn-Telegraphen Privat-Telegramme annehmen:

a) wenn keine Reichstelegraphen-Anstalt in demselben Orte ist: Von Jedermann;

b) wenn eine Reichstelegraphen-Anstalt an demselben Orte ist: Nur von solchen Personen, die mit den Zügen ankommen, abreisen oder durchreisen.

Die Eisenbahn-Telegraphenstation ist berechtigt, für jedes Privat-Telegramm einen Zuschlag von 20 ₰ zu erheben. Die Bestimmungen über telegraphische Postanweisungen finden auf Eisenbahntelegraphenstationen keine Anwendung.

Im Uebrigen sind für den Eisenbahn-Telegraph dem Publikum gegenüber die Bestimmungen der Telegraphen-Ordnung für das deutsche Reich vom 13. August 1880 maßgebend. Nach derselben wird für das gewöhnliche Telegramm in Deutschland und Luxemburg auf alle Entfernungen erhoben: 6 ₰ für jedes Wort, mindestens jedoch der Betrag von 60 ₰; für gewöhnliche Stadttelegramme die Hälfte. Für dringende Telegramme, welche den Vorrang bei der Beförderung vor den übrigen gewöhnlichen Privattelegrammen haben, ist das Dreifache des gewöhnlichen Telegramms zu zahlen. Der Aufgeber kann die vom Empfänger verlangte Antwort im Voraus bezahlen; die Vorausbezahlung darf indessen die Gebühr eines Telegramms irgend einer Art von 30 Wörtern nicht überschreiten. Wird eine Wortzahl nicht angegeben, so ist die gewöhnliche Gebühr eines Telegramms von 10 Wörtern zu berechnen, für dringende Antwort das Dreifache. Den Empfängern wird mit der Telegrammausfertigung ein Antwortsformular ausgehändigt, welches denselben die Befugniß ertheilt, in den Grenzen der vorausbezahlten Gebühr ein Telegramm an eine beliebige Bestimmnng innerhalb 6 Wochen unentgeltlich aufzugeben. Für die Vergleichung ist der vierte Theil der Gebühr für ein gewöhnliches Telegramm von gleicher Länge und für die Empfangsanzeige die Gebühr für ein gewöhnliches Telegramm von 10 Wörtern zu zahlen. Die Telegramme können gegen Zahlung einer Gebühr von 40 ₰ für je 100 Wörter vervielfältigt werden. Sämmtliche bekannte Gebühren sind bei Aufgabe des Telegramms im Voraus zu entrichten. Der Aufgeber kann auch die Kosten für die Zustellung von Telegrammen an Empfänger außerhalb des Ortsbestellbezirks der Bestimmungs-Telegraphenanstalt mittelst besonderer Boten durch Entrichtung einer festen Gebühr von 60 ₰ für jedes Telegramm vorausbezahlen.

Die Telegraphenanstalten an solchen Orten, an denen eine Postanstalt besteht, sind ermächtigt, in Vertretung der Orts-Postanstalt Beträge auf Postanweisungen, welche auf telegraphischem Wege überwiesen werden

sollen, von den Absendern entgegenzunehmen und bei Eingang solcher telegraphischer Postanweisungen die bestimmten Beträge an den Empfänger zu zahlen.

Im Telegraphen-Verkehr mit Belgien, Dänemark, Niederland, Oesterreich-Ungarn, Schweiz ist für jedes Wort 10 ₰, mit Frankreich 15 ₰, mit Italien, Bosnien, Herzegowina, Rumänien, Serbien, Montenegro, Schweden und Norwegen 20 ₰, mit Rußland (Europa), Bulgarien, Spanien, Portugal 25 ₰, mit Griechenland 40 ₰, mit der Türkei 45 ₰ zu berechnen, im Verkehr mit England 40 ₰ für Grundtaxe und 20 ₰ für jedes Wort.

Ueber die Beförderung von Dienstdepeschen auf den Eisenbahnlinien des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sind von diesem besondere Bestimmungen getroffen. Die einzelnen Bahnen haben eine besondere Telegraphen-Instruktion herausgegeben, enthaltend Ausführungen über die Aufgabe des Telegraphen zur Förderung des gesammten Eisenbahnverkehrs nebst besonderen Bestimmungen für den Signal- und Depeschendienst; ferner ein Leitfaden zur Behandlung der Telegraphen-Einrichtungen.

Ueber Zoll- und Handelswesen ist in Abschnitt VI der Reichsverfassung unter Anderen Folgendes bestimmt:

Art. 33. Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze. Ausgeschlossen bleiben die wegen ihrer Lage zur Einschließung in die Zollgrenze nicht geeigneten einzelnen Gebietstheile.

Alle Gegenstände, welche im freien Verkehr eines Bundesstaates befindlich sind, können in jeden anderen Bundesstaat eingeführt und dürfen in letzterem einer Abgabe nur insoweit unterworfen werden, als daselbst gleichartige inländische Erzeugnisse einer inneren Steuer unterliegen.

Art. 34. Die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebietes bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Einschluß in dieselbe beantragen.

Art. 35. Das Reich ausschließlich hat die Gesetzgebung über das gesammte Zollwesen, über die Besteuerung des im Bundesgebiete gewonnenen Salzes und Tabaks, bereiteten Branntweins und Bieres und aus Rüben oder anderen inländischen Erzeugnissen dargestellten Zuckers und Syrups, über den gegenseitigen Schutz der in den einzelnen Bundesstaaten erhobenen Verbrauchsabgaben gegen Hinterziehungen, sowie über die Maßregeln, welche in den Zollausschlüssen zur Sicherung der gemeinsamen Zollgrenze erforderlich sind.

In Bayern, Württemberg und Baden bleibt die Besteuerung des inländischen Branntweins und Bieres der Landesgesetzgebung vorbehalten. Die Bundesstaaten werden jedoch ihr Bestreben darauf richten, eine Uebereinstimmung der Gesetzgebung über die Besteuerung auch dieser Gegenstände herbeizuführen.

Art. 36. Die Erhebung und Verwaltung der Zölle und Verbrauchssteuern (Art. 35) bleibt jedem Bundesstaate, soweit derselbe sie bisher ausgeübt hat, innerhalb seines Gebietes überlassen.

Der Kaiser überwacht die Einhaltung des gesetzlichen Verfahrens durch Reichsbeamte, welche er den Zoll- oder Steuerämtern und den Direktivbehörden der einzelnen Staaten, nach Vernehmung des Ausschusses des Bundesrath für Zoll- und Steuerwesen, beiordnet.

Die von diesen Beamten über Mängel bei der Ausführung der gemeinschaftlichen Gesetzgebung (Art. 35) gemachten Anzeigen werden dem Bundesrathe zur Beschlußnahme vorgelegt.

Art. 37. Bei der Beschlußnahme über die zur Ausführung der gemeinschaftlichen Gesetzgebung (Art. 35) dienenden Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen giebt die Stimme des Präsidiums alsdann den Ausschlag, wenn sie sich für Aufrechthaltung der bestehenden Vorschrift oder Einrichtung ausspricht.

Art. 38. Der Ertrag der Zölle und der anderen in Art. 35 bezeichneten Ausgaben, letzterer, soweit sie der Reichsgesetzgebung unterliegen, fließt in die Reichskasse.

Die außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze liegenden Gebiete tragen zu den Ausgaben des Reichs durch Zahlung eines Aversums bei.

Bayern, Württemberg und Baden haben an dem in die Reichskasse fließenden Ertrage der Steuern von Branntwein und Bier und an dem diesem Ertrage entsprechenden Theile des bevorstehend erwähnten Aversums keinen Theil.

Art. 40. Die Bestimmungen in dem Zollvereinigungsvertrage vom 8. Juli 1867 bleiben in Kraft, soweit sie nicht durch die Vorschriften dieser Verfassung oder durch Gesetz geändert werden.

Zu Art. 34: Die beiden Hansestädte Bremen und Hamburg haben endlich auch den Anschluß an das deutsche Zollgebiet beantragt, wobei sich dieselben jedoch ein Freihafengebiet, welches durch den Antrag auf Einschluß in die gemeinschaftliche deutsche Zollgrenze nicht berührt wird, vorbehalten haben. Von diesem Gebiete aus kann der auswärtige Handel mit den außerdeutschen Ländern leicht vermittelt werden, ohne die Güter vorher unter zollamtliche Controle stellen zu müssen; auch dient dieses Gebiet als freie Niederlage für den Verkehr mit Deutschland, indem der Zoll erst zu entrichten ist, wenn die Güter aus dem Freihafengebiet in das deutsche Zollgebiet versandt werden.

An den Kosten der in Folge des Anschlusses an das Zollgebiet in den beiden Städten erforderlichen Umbauten und neuen Einrichtungen betheiligt sich das deutsche Reich auf Grund des Gesetzes vom 16. Febr. 1882 mit einem Betrage in Höhe der Hälfte der hamburgischerseits zu diesem Ende aufzuwendenden Gelder, jedoch höchstens bis 40 Mill. M, und auf Grund des Gesetzes vom 31. März 1885 mit einem Betrage bis zu 12 Mill. M der in Bremen zu genanntem Zwecke aufzubringenden Gelder.

Der Anschluß der beiden Städte erfolgte am 15. October 1888.

Zu Art. 35: Das von dem Bundesrathe des deutschen Zollvereins und dem deutschen Zollparlament ausgearbeitete Vereins-Zollgesetz vom 1. Juli 1869 ist nebst den dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen auch für das deutsche Reich gültig. In demselben sind hauptsächlich die Control-

maßnahmen zur Verhütung der Einschmuggelung von Waaren aus dem Auslande und die Bestimmungen für die Zollabfertigung enthalten.

Hiernach können die zollpflichtigen Güter gleich an der Grenze durch Vorführung derselben bei den daselbst je nach der Größe des Verkehrs errichteten Hauptzollämtern bezw. Nebenzollämtern und Zoll-Expeditionen auf Grund einer besonderen Deklaration und durch Zahlung des Zollbetrages in freien Verkehr gesetzt werden.

Sollen die Waaren unverzollt von dem Grenzzollamt auf ein zur weiteren zollamtlichen Abfertigung befugtes Amt im Innern — Haupt-Steuer- und Unter-Steuer-Aemter und Steuer-Expeditionen — oder zur unmittelbaren Durchfuhr abgelassen werden, so tritt die Abfertigung auf Ladungs-Verzeichniß oder Begleitschein ein. Die Begleitscheine bestehen in Begleitscheinen I und II.

Die Begleitscheine I und die Ladungsverzeichnisse haben den Zweck, den richtigen Eingang der über die Grenze eingeführten unter amtlichen Verschluß gestellten Waaren am inländischen Bestimmungsorte zu sichern. Der Begleitschein I enthält ein auf Grund der vom Waarenführer abgegebenen Deklaration angefertigtes Verzeichniß der Waaren, die Zahl der Colli und deren Bezeichnung, die Art des angelegten amtlichen Verschlusses, den Namen und Wohnort der Waarenempfänger, das Erledigungsamt, sowie den Zeitraum, innerhalb dessen das Gut dem Binnenamte vorzuführen ist. Die Ausstellung eines Begleitscheines I kann entweder vom Versender oder von einer Mittelsperson oder vom Waarenführer (Eisenbahn) beantragt werden. Der Versender kann den hierauf bezüglichen Antrag im Frachtbriefe stellen. Der Antragsteller (Extrahent) hat den Begleitschein zu unterschreiben und haftet nebst dem Waarenführer — geht das Gut durch die Hände mehrerer Waarenführer, so haftet der letzte derselben — für die ordnungsmäßige und rechtzeitige Vorführung des in demselben angeführten Gutes mit dem unverletzten steueramtlichen Verschluß bei dem Binnenamte. Liegt letzteres nicht an einer Eisenbahnstation, so kann die Eisenbahn auf der Frachtbrief-Bestimmungsstation das zollpflichtige Gut an den Empfänger oder an einen andern von letzterem bevollmächtigten Frachtführer (Fuhrunternehmer) übergeben, welcher alsdann die Verpflichtung der ordnungsmäßigen Vorführung übernimmt.

Ist der Begleitschein von einem Eisenbahnbeamten vollzogen, so kann die Eisenbahn vor Aushändigung des Gutes an den Empfänger zur Sicherstellung des Eingangs des Zolles die Hinterlegung einer Kaution beanspruchen.

Die Begleitscheine II dienen dazu, die Erhebung des durch besondere Revision von dem Grenzamte ermittelten Zollbetrages einem anderen (Binnen)-Amte gegen Sicherheitsleistung zu überweisen. Der Begleitschein II enthält die Menge und Gattung der Waaren nach den Ergebnissen der Revision, den Namen und Wohnort des Waarenempfängers, den Betrag des gestundeten Eingangszolles, den Ort, an welchem derselbe zu entrichten ist, die Bezeichnung der geleisteten Sicherheit, die bezüglich der Vorlegung des Begleitscheines zu erfüllenden Vorschriften, sowie der Zeitraum, innerhalb dessen der Zoll beim Binnenamte gezahlt werden muß. Begleitscheine II werden

jedoch nur dann ausgestellt, wenn der Eingangszoll von den Waaren, für welche der Begleitschein begehrt wird, 5 Thlr. oder mehr beträgt.

Befindet sich das Begleitschein-Erledigungsamt nicht am Orte der Frachtbrief-Bestimmungsstation, so wird in Preußen den Empfangs-Güter-Expeditionen gestattet, sofern die Vorführung der Güter bei dem Erledigungsamte nicht vorgeschrieben, und letzteres an einer Station gelegen ist, auf Wunsch des Empfängers bei der Einlösung des Frachtbriefes den Zoll mit der Fracht in Empfang zu nehmen und die Erledigung des Begleitscheines II herbeizuführen.

Zur Beförderung des mittelbaren Durchfuhrhandels und des inneren Verkehrs werden in den wichtigeren Handelsplätzen des Vereinsgebiets, sowie bei den Hauptzollämtern an der Grenze, wo ein Bedürfniß dazu sich zeigt, unter amtlicher Aufsicht stehende öffentliche Niederlagen eingerichtet, in welchen Waaren bis zu ihrer weiteren Bestimmung unverzollt gegen Entrichtung eines geringen Lagergeldes gelagert werden können. An Orten, wo keine dem Staate gehörigen Gebäude vorhanden, welche als Niederlage benutzt werden können, ist es Sache der Kaufmannschaft oder Gemeinde, welche eine solche Anlage wünschen, den erforderlichen sichern Raum zur Benutzung des Staates zu stellen.

Die zum unmittelbaren Durchgang auf den Eisenbahnen bestimmten Güter werden mit Begleitzetteln in Ladungsverzeichnissen und unter amtlichem Verschluß zur Durchfuhr abgefertigt. Die Zollabfertigung beim Grenz-Ausgangsamte beschränkt sich in der Regel auf die Prüfung und Lösung des Verschlusses und die Bescheinigung des Ausgangs über die Grenze. Enden die Eisenbahnen bei dem Grenz-Ausgangsamte, so hat das letztere eine Vergleichung der auszuladenden Güter mit dem Ladungsverzeichniß vorzunehmen. Von der Durchfuhr werden Abgaben nicht erhoben.

Bei Versendungen der im freien Verkehr stehenden Gegenstände aus dem Vereinsgebiete durch das Ausland nach dem Vereinsgebiete ist dem Ausgangszollamte oder einem zu dieser Abfertigung befugten Amte im Innern eine Deklaration vorzulegen, worin die Art und Menge der Waaren, mit ihrer sprachgebräuchlichen oder handelsüblichen Benennung und deren Bestimmungsort anzugeben ist. Einer Angabe des Nettogewichts der in einem Colli zusammen verpackten verschieden tarifirten Waaren bedarf es nicht. Es tritt sodann die Revision, und der Regel nach der amtliche Verschluß der Waaren ein. Dem Abfertigungsamt bleibt es überlassen, auch andere Maßregeln zur Sicherung gegen eine Vertauschung der Waaren zu treffen. Der Absender erhält demnächst die hiernach bescheinigte Deklaration zurück, auf welcher zugleich die zum Eintreffen beim Wiedereingangs-Amte verstattete Frist bemerkt wird. Bei dem Wiedereingangs-Amte werden die Gegenstände auf Grund der zu übergebenden Deklaration geprüft und nach richtigem Befund ohne Zollerhebung abgelassen. Auf den Antrag des Waarenführers können auch die Waaren von dem Grenzzollamt unter Belassung des amtlichen Verschlusses auf ein Amt im Innern zur schließlichen Abfertigung abgelassen werden.

Wer es unternimmt, die Ein- oder Ausgangsabgaben zu hinterziehen, macht sich einer Defraudation schuldig und hat die Confiskation der

Gegenstände, in Bezug auf welche das Vergehen verübt worden ist, und zugleich eine dem vierfachen Betrage der vorenthaltenen Abgaben gleichkommende Geldbuße verwirkt.

Die Zolltarifsätze sind durch das Gesetz vom 15. Juli 1879, betreffend den Zolltarif des deutschen Zollgebiets, festgestellt und 1880, 1881, 1882, 1885, 1887 durch besondere Gesetze geändert bezw. erhöht worden.

In dem Gesetz vom 21. Dezember 1887 ist der Zoll für Weizen und Roggen auf 5 ℳ, für Hafer und Malz auf 4 ℳ und für Buchweizen, Hülsenfrüchte und Mais auf 2 ℳ, für Gerste auf 2 ℳ 25 ₰ festgesetzt und für Mühlen-Erzeugnisse aus Getreide und Hülsenfrüchte von 7 ℳ 50 ₰ auf 12 ℳ 50 ₰ für 100 kg erhöht worden.

Nach dem Gesetz vom 24. Juni 1887, betreffend die Besteuerung des Branntweins, beträgt die Verbrauchsabgabe von einer Gesammtjahresmenge, welche 4,5 Liter reinen Alkohols auf den Kopf der bei der jedesmaligen letzten Volkszählung ermittelten Bevölkerung des Gebiets der Branntweinsteuergemeinschaft gleichkommt, 50 ₰ für das Liter reinen Alkohols, von der darüber hinaus festgestellten Menge 70 ₰. Die Gesammtjahresmenge, von welcher der niedrigere Abgabesatz zu entrichten ist, sowie der Betrag des niedrigeren Abgabesatzes selbst sollen alle 3 Jahre einer Revision unterliegen.

Wenn Branntwein ohne Entrichtung der Verbrauchsabgabe in ein zur Aufnahme von Branntwein bestimmtes Lager verbracht oder aus dem Gebiete der Branntweinsteuergemeinschaft ausgeführt oder zur Denaturirung versendet werden soll, so ist rechtzeitig eine Anmeldung bei der Hebestelle einzureichen bezw. zugleich die Ausfertigung eines Versendungsscheines I für unversteuerten Branntwein zu beantragen. Soll Branntwein zwar in den freien Verkehr gesetzt werden, die Entrichtung der Verbrauchsabgabe aber nicht bei der Hebestelle, in deren Bezirk die Abfertigung zum freien Verkehr erfolgt ist, sondern bei einer andern Hebestelle stattfinden, so ist rechtzeitig eine Anmeldung einzureichen, zugleich die Ausfertigung eines Versendungsscheines II bei der Bezirkshebestelle zu beantragen und allgemeine oder besondere Sicherstellung der Verbrauchsabgabe zu leisten. Für die Aufstellung und Erledigung der Versendungsscheine I und II finden die Bestimmungen über die Ausstellung und Erledigung der Begleitscheine I und II Anwendung.

Nach dem Gesetz vom 9. Juli 1887 unterliegt der inländische Rübenzucker der Zuckersteuer, welche erhoben wird:

1) als Materialsteuer von dem Gewichte der zur Zuckerbereitung bestimmten Rüben, und
2) als Verbrauchsabgabe von dem Gewichte des zum inländischen Verbrauch bestimmten Zuckers.

Die Materialsteuer beträgt vom 1. August 1888 ab 80 ₰ für 100 kg rohe Rüben. Die Verbrauchssteuer ebenfalls vom 1. August 1888 ab 12 ℳ für 100 kg.

Befreit von der Abgabe sind nur die Abläufe der Zuckerfabrikation (Syrup, Melasse).

Für Zucker, welcher über die Zollgrenze ausgeführt oder in öffentlichen Niederlagen oder Privatniederlagen unter amtlichem Mitverschluß aufgenommen ist, wird, wenn die Menge mindestens 500 kg beträgt, vom 1. August 1888 an eine Vergütung der Materialsteuer nach folgenden Sätzen für 100 kg gewährt.

a. für Rohzucker von mindestens 90% Zuckergehalt und für raffinirten Zucker von unter 98, aber mindestens 90% Zuckergehalt: 8 ℳ 50 ₰.

b. für Kandis und für Zucker in weißen vollen harten Broten, Würfeln u. s. w. von mindestens 99½% Zuckergehalt: 10 ℳ 65 ₰.

c. für alle übrigen harten Zucker, sowie für alle weißen trockenen Zucker in Krystall-, Krümmel-, Mehlform von mindestens 98% Zuckergehalt: 10 ℳ.

Die in den Frachtvertrag aufgenommenen Zoll- und Steuer-Vorschriften sind im § 51 des Betriebs-Reglements enthalten und lauten:

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen Deklarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs- und Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittelung zu übernehmen und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Fall gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet. Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeklaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regreßpflichtig,

welche aus Unrichtigkeiten Fehlern und Versäumnissen der Frachtbrief-Deklaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Deklaration im Frachtbriefe anzufertigenden und zu vollziehenden Zolldeklaration erwachsen möchten.

Der Absender hat die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen. —

Die Thätigkeit des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen erstreckt sich hauptsächlich auf die folgenden Gegenstände: das Vereins-Statut, Vereins-Betriebs-Reglement (Siehe Ausgabe vom 1. April 1885), Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebs-Reglement (Siehe Ausgabe vom 1. Jan. 1889), Uebereinkommen über den Dienstdepeschen-Verkehr, Uebereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, technische Vereinbarungen, die Geschäfte der Vereinsabrechnungsstelle zu Berlin. Letztere verrechnete in der Zeit vom 1. April 1887 bis 31. März 1888 die folgenden von den Controlstellen der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen im Personen- und Güterverkehr festgesetzten Forderungs- und Schuldposten:

131 548	Posten in deutscher Währung		mit	213 757 410	ℳ
8 314	„ „ österr. „	(Noten)	„	10 482 435	Fl.
68	„ „ „ „	(Silber)	„	22 231	„
195	„ „ „ „	(Gold)	„	27 317	„
2 330	„ „ russischer „		„	1 897 715	R.
4 295	„ „ französischer „		„	11 495 883	Fr.,

welche zum größten Theil durch Begleichung und zum kleineren Theil durch Baarzahlung ausgeglichen wurden.

Die übrigen Vereinsangelegenheiten sind für den Eisenbahn-Bau, Betrieb und Verkehr von gar keiner oder doch nur von untergeordneter Bedeutung.

Der Verein zählte am 1. Januar 1889 die folgenden Bahnen zu seinen Mitgliedern:

a) die deutschen Bahnen	mit 39804 km	u. 200	Stimmen;
b) die österr.-ungarischen Bahnen . . .	„ 24825 „	„ 121	„
c) die niederl. und luxemburgischen Bahnen (die holländ., niederländische Central-, niederländische Rhein-, niederländische Staats-, nordbrabant-deutsche und Prinz Heinrich-Eisenbahn).	„ 2821 „	„ 21	„
d) andere Vereins-Verwaltungen . . . (die Chimay-, grand-central-belge, lüttich-mastrichter, rumänische Staats-, warschau-wiener u. warschau-bromberger Eisenb.).	„ 3603 „	„ 20	„
zusammen:	71053 km	u. 362	Stimmen.

Der Tarifverband stellte, nachdem vom deutschen Reiche eine ständige Tarif-Commission zur Begutachtung der laufenden Tarifangelegenheiten und

zur Berathung etwaiger Anträge auf Abänderung des einheitlichen deutschen Eisenbahn-Gütertarifs eingesetzt worden war, 1886 seine Arbeiten ein und beschloß einen das Geltungsgebiet des Theil I des deutschen Gütertarifs umfassenden neuen Verband zu gründen. Auf Einladung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Hannover wurde 1886 in Berlin von den deutschen Eisenbahnen der deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband gebildet, welcher sich die Fortbildung der die Beförderung von Personen, Gütern, Vieh, Fahrzeugen und Leichen betreffenden Dienstzweige, mit Ausnahme derjenigen Gegenstände, welche zum Geschäftsbereich der ständigen Tarifkommission gehören, sowie die Herstellung möglichster Uebereinstimmung in diesen Vorschriften zur Aufgabe gemacht hat.

Ueber die folgenden Geschäftsgegenstände können von dem Verkehrsverbande Mehrheitsbeschlüsse mit verbindlicher Kraft gefaßt werden:

1. Ausführungsvorschriften zum Reglement für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnisse u. s. w., für diejenigen Bahnen, für welche dieses Reglement Geltung hat. (Siehe Ausgabe vom 1. Oktober 1888);
2. Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen (S. Anl. D zu § 48 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands) über die bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, — für diejenigen Bahnen, für welche diese Vorschriften Geltung haben. (S. Ausg. vom 1. April 1888 nebst Nachtrag.)
3. Vorschriften über das Melde- und Nachforschungs-Verfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Mindergewicht u. s. w. angekommenen Gepäckstücken und Gütern (S. Ausgabe von 1886);
4. die Behandlung der Fundsachen, soweit für die einzelne Verwaltung nicht landesgesetzliche Bestimmungen ein Hinderniß bilden;
5. Vereinfachung der Regelung von Fracht- und Ersatzansprüchen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr;
6. die Einführung einheitlicher Formulare für Fracht- bezw. Güterbegleitkarten, Beförderungsscheine und Abrechnungen;
7. Aufstellung gemeinsamer Vorschriften über den Verschluß und die Behandlung der Wagen (Siehe Ausgabe vom 1. Januar 1888);
8. gleichmäßige Behandlung der zur Beförderung gelangenden, zur öffentlichen Ausstellung bestimmten Gegenstände. —

Schließlich ist zu erwähnen das Gesetz, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs des deutschen Zollgebiets mit dem Auslande vom 20. Juli 1879. In demselben ist angeordnet, daß die Waaren, welche über die Grenzen des deutschen Zollgebiets ein- und aus- oder durchgeführt werden, einschließlich der Versendung aus dem Zollgebiet durch das Ausland nach dem Zollgebiet, den mit den Anschreibungen für die Verkehrsstatistik beauftragten Amtsstellen nach Gattung und Menge, wie solche in dem statistischen Waarenverzeichniß (Siehe Ausgabe vom 1. Juli 1888) eingeführt sind, und nach Herkunfts- und Bestimmungsland anzumelden sind. Als Land der Herkunft der Waaren ist dasjenige Land, aus dessen Gebiet die Versendung ursprünglich erfolgt ist, und als Land der Bestimmung der Waaren dasjenige Land, wohin die Versendung gerichtet ist, anzusehen; dabei bleiben

die Länder, durch welche die Waaren bei der Beförderung, sei es auch mit Umladung oder Umspedition, durchgeführt werden, außer Betracht.

Die Verpflichtung erstreckt sich nicht auf:

1. Gegenstände der zollfreien Einfuhr: Heiraths-, Erbschafts- und Anzugsgut und Musterstücke.
2. Sendungen zollfreier Waaren im Gewichte von 250 g oder weniger.

Die Anmeldung erfolgt durch den Waarenführer (Eisenbahn) mittelst Uebergabe eines Anmeldescheines an die Anmeldestelle; Anmeldestellen sind die Zollämter im Grenzbezirk. Der Anmeldeschein ist vom Absender auszustellen und dem Frachtbriefe beizufügen, derselbe darf nicht den Inhalt mehrerer Frachtbriefe umfassen. Zu den Anmeldescheinen sind Formulare zu verwenden und zwar für die Einfuhr weiße, für die Ausfuhr grüne, für die Durchfuhr gelbe, für den Inlandsverkehr mit Berührung des Auslandes rothe. Für Spediteure ist ein besonderes Formular vorgesehen, welchem eine von dem Auftraggeber unterschriebene Erklärung anzufügen ist, aus welcher die Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben im Anmeldescheine festgestellt werden kann; dasselbe ist bei Sammelladungen zu beobachten, bei welchen von jedem einzelnen Auftraggeber des Spediteurs die bezügliche Erklärung abzugeben ist.

Von den anzumeldenden Waaren ist eine in die Reichskasse fließende Gebühr — statistische Gebühr — zu entrichten. Dieselbe beträgt für die in demselben Anmeldeschein aufgeführten Waaren 1. wenn dieselben ganz oder theilweise verpackt sind, für je 500 kg 5 ₰; 2. wenn dieselben unverpackt sind, für je 1000 kg 5 ₰; 3. bei Kohlen, Koks, Torf, Holz, Getreide, Kartoffeln, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Cement, Düngungsmitteln, Rohstoffen zum Verspinnen und anderen, vom Bundesrath zu verzeichnenden Massengütern in Wagenladungen, Schiffen oder Flößen, verpackt oder unverpackt für je 10000 kg 10 ₰; 4. bei Pferden, Maulthieren, Eseln, Rindvieh, Schweinen, Schafen und Ziegen für je 5 Stück 5 ₰. Von anderen nicht in Umschließungen verwahrten lebenden Thieren wird eine Gebühr nicht erhoben. Für Bruchtheile der Mengeneinheiten kommt die volle Gebühr in Anrechnung.

Von der statistischen Gebühr sind befreit: Die Waaren, welche unter Zollcontrole versendet, auf Niederlagen für unverzollte Gegenstände gebracht, nach Entrichtung des Eingangszolls in den freien Verkehr gesetzt, oder zum Zwecke der Zurückvergütung oder des Erlasses von Abgaben unter amtlicher Controle ausgeführt werden; ferner die Waaren, welche auf Grund direkter Begleitpapiere im freien Verkehr durch das deutsche Zollgebiet durchgeführt, oder aus demselben durch das Ausland nach dem Zollgebiet befördert werden, und die Postsendungen.

Die Verpflichtung zur Entrichtung der statistischen Gebühr wird durch Verwendung der Reichsstempelmarken in dem erforderlichen Werthbetrage auf den Anmeldescheinen vor Uebergabe derselben an die Anmeldestellen erfüllt. —

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten v. Maybach erließ 1882 besondere Vorschriften für die Aufstellung einer Statistik der Güter-

bewegung auf den Eisenbahnen. Die Güter-Expeditionen wurden angewiesen, im Binnenverkehr des eigenen Bezirks, im Wechselverkehr zwischen den für Deutschland vorgesehenen 36 Verkehrsbezirken, im Wechselverkehr mit dem Auslande und im Durchgangsverkehr vom 1. Jan. 1883 ab das zur Beförderung gelangende Gewicht besonders zu vermerken. Güter im Gewichte von weniger als 500 kg bleiben außer Betracht. Die Viehsendungen werden sämmtlich und zwar nach der Stückzahl eingeschrieben.

Diese Statistik wurde anfangs nur auf den preuß. Staats- und elsaß-lothringischen Bahnen eingeführt, jetzt ist dieselbe von den sämmtlichen Bahnen Deutschlands zur Einführung gelangt.

Außerdem erscheint eine im Reichs-Eisenbahn-Amt bearbeitete übersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der deutschen Eisenbahnbahn-Statistik. Die statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen werden von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben. —

Die Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen vollzog sich in Preußen wie folgt: Durch Gesetz vom 20. Dec. 1879 wurden zuerst die berlin-stettiner, magdeburg-halberstädter, hannover-altenbekener und die köln-mindener Bahn, hierauf durch Gesetz vom 14. Febr. 1880 die rheinische und berlin-potsdam-magdeburger Bahn, durch Gesetz vom 28. März 1882 die berg.-märkische, thüringische, berlin-görlitzer, cottbus-großenhainer, märkisch-posener und Rhein-Nahebahn, durch Gesetz vom 13. Mai 1882 die berlin-anhaltische Bahn, durch Gesetz vom 24. Januar 1884 die oberschlesische, breslau-schweidnitz-freiburger, rechte Oder-Ufer, posen-creuzburger und altona-kieler Bahn, durch Gesetz vom 17. Mai 1884 die berlin-hamburger, tilsit-insterburger, oels-gnesener und bremische Bahn (Bremen - Geestemünde, Uelzen-Langwedel und Wunstorf - Bremen), durch Gesetz vom 25. Februar 1885 die braunschweigische, schleswigsche und münster-enscheder Bahn, durch Gesetz vom 23. Febr. 1885 die halle-sorau-gubener, durch Gesetz vom 28. März 1887 die berlin-dresdener, nordhausen-erfurter, oberlausitzer, aachen-jülicher und angermünde-schwedter Bahn verstaatlicht.

Gleichzeitig mit Beginn der Verstaatlichung wurde in Preußen durch Allerhöchsten Erlaß von 24. Nov. 1879 die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung eingeführt. Nach derselben hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die obere Aufsicht und Leitung über das gesammte Staatsbahnwesen und die Regelung der allgemeinen das ganze Staatsbahngebiet umfassenden Angelegenheiten.

Das preuß. Staatsbahngebiet ist in 11 Direktions-Bezirke: Breslau, Bromberg, Berlin, Altona, Magdeburg, Erfurt, Hannover, Elberfeld, Köln (rechtsrhein.), Köln (linksrhein.) und Frankfurt a. M. eingetheilt. Den Königl. Eisenbahn-Direktionen, welchen die obere Leitung der Verwaltung aller zu ihrem Bezirke gehörigen, im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken obliegt, sind die Königl. Eisenbahn-Betriebsämter unterstellt, welche alle Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung auf Grund der allgemein erlassenen Gesetze und Bestimmungen und auf Grund besonderer Anordnung des Herrn Ministers und der vorgesetzten Königl. Eisenbahn-Direktion mit Hülfe der ihnen untergeordneten Bau-Kreisvorstände, Stationen,

Güter-, Gepäck- und Billet-Expeditionen zu erledigen haben. Die von einem Maschinen-Inspektor geleiteten Hauptwerkstätten sind der Königl. Eisenbahn-Direction unterstellt, während den Betriebsämtern die auf den größeren Stationen eingerichteten Betriebswerkstätten unterstellt sind. Gegen die Verfügungen und Anordnungen der Betriebsämter entscheidet die vorgesetzte Eisenbahn-Direktion und über die gegen die Verfügungen und Beschlüsse dieser Behörde ergangenen Beschwerden entscheidet der Minister der öffentlichen Arbeiten. Den Beamten steht eine Berufung gegen die auf Beschwerden ergangenen Verfügungen der Königl. Eisenbahn-Direktion nicht zu.

Den den Betriebsämtern gleichgestellten Königl. Eisenbahn-Bau-Commissionen obliegt die Leitung der ihnen von dem Herrn Minister überwiesenen Bauten unter Oberaufsicht der zuständigen Eisenbahn-Direktion.

Das für die preuß. Staatsbahnen eingerichtete Central-Wagen-Abrechnungsbüreau befindet sich in Magdeburg. Die preuß. Staatsbahn-Verwaltung hat in Magdeburg auch ein Central-Wagenbureau eingerichtet, an welches die bei den einzelnen Königl. Eisenbahn-Direktionen eingerichteten Wagenbureaus den von den Stationen ihres Bezirks jeden Tag telegraphisch zu meldenden Bestand bezw. Bedarf an Wagen ebenfalls jeden Tag telegraphisch melden, worauf das Central-Wagenbureau sofort telegraphisch den Ausgleich verfügt.

Dem preuß. Staatsbahn-Wagenverbande sind die folgenden Bahnen beigetreten: Die Kaiserliche General-Direktion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die großherzogliche Eisenbahn-Direktion in Oldenburg und die Direktionen der Saal- und weimar-geraer Bahn.

Die sämmtlichen Bahnen sind in folgende Gruppen eingetheilt:

Gruppe I: Direktionsbezirke Bromberg, Breslau und Berlin;
Gruppe II: Direktionsbezirke Hannover, Magdeburg, Frankfurt a. M. und Erfurt (nebst der Saal- und weimar-geraer Bahn) sowie die oldenburgischen Staatsbahnen.
Gruppe III: Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld;
Gruppe IV: Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Jede der genannten Bahnen ist berechtigt, die Güterwagen der voraufgeführten anderen Bahnen gleich den Heimathwagen zu benutzen, mit der Maßgabe, daß bei der Auswahl unter mehreren zur Beladung verfügbaren Wagen die Wagen fremder Gruppen zunächst für Sendungen nach der Heimath-Gruppe oder darüber hinaus oder in der Richtung nach derselben verwendet werden. Die mit der Bezeichnung „Specialwagen“ versehenen Wagen dürfen nur mit solchen Gütern beladen werden, zu deren Beförderung sie eingerichtet und beschafft worden sind, sofern die Eisenbahn nicht in dem einzelnen Falle eine Ausnahme gestattet.

Im Kohlengebiet an der Ruhr, in Schlesien und an der Saar erfolgt die Wagen-Vertheilung durch ein besonderes dem Königl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Essen rechtsrh. bezw. zu Kattowitz unterstelltes Königl. Eisenbahn-Wagenamt und durch ein dem Königl. Betriebsamt zu Saarbrücken unterstelltes besonderes Wagen-Bureau.

Die Königl. Eisenbahn-Commissariate sind mit der Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen in Preußen, mit Ausnahme des Commissariats in Berlin, aufgehoben worden. Die Befugnisse derselben, soweit solche sich auf die Ausübung der Sicherheitscontrole in baulicher Beziehung sowie auf die Ergreifung polizeilicher Schutzmaßnahmen bei Unglücksfällen und Vergehen gegen die zur Sicherung der Eisenbahnen und des Betriebes auf denselben bestehenden Polizei- und Kriminalgesetze erstrecken, gehen auf die Königl. Regierungen über.

---

15. Die neueren Tarife.

a) Personengeld-Tarife.

Die ständigen Sätze der Personengeld-Tarife auf den deutschen Staatsbahnen haben eine Aenderung nicht erfahren.

Dieselben betragen für die Person und Meile in

	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	4. Klasse
In Preußen	60 ₰	45 ₰	30 ₰	18,75 ₰
„ Bayern	60 „	40 „	25,5 „	—
„ Württemberg	60 „	40 „	25,5 „	—
„ Baden	60 „	40 „	25,5 „	—
„ Elsaß-Lothringen	60 „	40 „	25,5 „	—
„ Sachsen	60 „	45 „	30 „	15
„ Oldenburg	45 „	33,75 „	22,05 „	18,75 „

Dagegen haben weitgehende Ermäßigungen des Fahrgeldes für größere Reisen auf weite Entfernungen für eine größere Anzahl von Reisenden bei gemeinsamer Fahrt und in Preußen namentlich Fahrpreisermäßigungen zu milden Zwecken u. s. w. stattgefunden.

1. Rundreisekarten. — Im Bereich des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen können für Rundreisen von mindestens 600 km Länge Rundreisekarten nach dem Belieben der Reisenden nach Maßgabe der bei den Billet-Expeditionen einzusehenden Strecken-Verzeichnisse zusammengestellt werden (kombinirte Rundreisebillets).

Der Reisende hat das Recht, auf den Kuponstationen (Anfangs- und Endstation eines Kupons) sowie auf den im Kupon besonders namhaft gemachten Aufenthaltsstationen die Fahrt zu unterbrechen, ohne daß es eines Vermerkes seitens des Stationsvorstandes bedarf. Außerdem steht es dem Reisenden frei, sich einmal innerhalb jeder Kuponstrecke auf einer beliebigen in dem Kupon nicht genannten Station aufzuhalten; in letzterem Falle ist jedoch die Rundreisekarte sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorstande zur Vermerkung vorzuweisen. Bei Benutzung der Rhein-, Maas- und Donau-Dampfschiffe mit den hierfür vorgesehene Kupons ist eine Fahrtunterbrechung innerhalb der Kuponstrecke nicht gestattet. Die Reise kann innerhalb der Gültigkeitsdauer der Karten zu jeder Zeit und nach Wahl in der einen oder anderen Richtung angetreten werden.

Die Rundreise=Karten gelten 45 Tage bei einer Rundreise von 00 km und 60 Tage bei einer Rundreise von mehr als 2000 km. Die rmäßigung beträgt 33 1/3 % des tarifmäßigen Fahrgeldes, so daß die undreisekarten um 8 1/3 % billiger sind, als die Rückfahrkarten, deren rmäßigung nur 25 % ausmacht. Für in Verlust gerathene Karten wird kein rsatz geleistet. Für nicht benutzte Kupons kann, wenn ein bahnseitiges erschulden nicht vorliegt, eine Rückvergütung von Fahrgeld nicht verlangt erden. Mit Ausnahme des zulässigen Handgepäcks wird Freigepäck auf tundreisekarten nicht gewährt.

2. Fahrpreis=Ermäßigungen für Kinder unter 10 Jahren. — Ein einzelnes Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren zahlt den halben Preis. Je 2 Kinder in dem bezeichneten Alter werden auf eine ganze Karte der betreffenden Wagenklasse befördert. Kinder bis zu 4 Jahren einschließlich, welche ihre Stelle auf den Plätzen ihrer Angehörigen mitfinden, sind frei. Diese Bestimmungen finden in Deutschland auch auf Rückfahrkarten und Rundreisekarten, sowie auf in Buchform hergestellte Fahrkarten Anwendung. Im Verkehr der deutschen Bahnen mit den übrigen Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn=Verwaltungen werden nur Kinder unter 3 Jahren frei und von 3 bis 10 Jahren zur Hälfte befördert. Wenn mehrere Kinder unter 3 Jahren von einer erwachsenen Person begleitet werden, so sind nur 2 Kinder frei.

Im internationalen Verkehr (Verkehr zwischen norddeutschen, österreichischen, dänischen, schwedisch=norwegischen und russischen Stationen einerseits und belgischen, französischen und englischen Stationen andererseits) über Herbesthal bezw. Bleyberg gelten vom 1. Jan. 1889 ab, soweit der Verkehr mit belgischen und französischen Stationen in Betracht kommt, die nachfolgenden Bestimmungen: Kinder von 2 bis 10 Jahren werden nur dann zu ermäßigten Preisen befördert, wenn für je zwei zusammen eine Fahrkarte der betreffenden Wagenklasse gelöst wird. Ein Kind unter 10 Jahren zahlt wie ein Erwachsenes. Kinder unter 2 Jahren, die ihre Stelle auf den Plätzen ihrer Angehörigen mitfinden, werden frei befördert. Im Verkehre mit London im norddeutsch=niederländisch=englischen Verband über Oberhausen, Wesel, Boxtel, Vlissingen und im Verkehr mit Stationen der preuß. Staatsbahnen über Zevenaar bezw. Venlo=Rotterdam=Harwich ist die direkte Beförderung von Kindern zu ermäßigten Preisen ausgeschlossen.

3. Sonderzüge. — Ferner sind vom Verein deutscher Eisenbahn=Verwaltungen für Sonderfahrten, Beförderung von Salon=, besonderen Personen=, Kranken= und Gepäckwagen die folgenden Bestimmungen getroffen:

Sonderzüge (Extrazüge) werden nur nach dem Ermessen der Bahnverwaltung gewährt. Für Sonderzüge sind für das Tarifkilometer zu vergüten: a) für die Lokomotive 1 ℳ 20 ₰, b) für jede Achse eines auf Verlangen gestellten Personenwagens 40 ₰, c) für jede Achse eines auf Verlangen oder auch den bahnpolizeilichen Bestimmungen zu Folge gestellten anderen Wagens 20 ₰, mindestens werden jedoch 4 ℳ für das Tarifkilometer und 100 ℳ im Ganzen erhoben. Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Beförderungs=

kosten der Wagen auf Strecken, welche der Sonderzug nicht befährt, mit 7 ₰ für die Achse und das km zu erstatten. Ebenso ist für einen Sonderzug, welcher über eine bestimmte Strecke leer gefahren werden muß, für die Achse und das km 7 ₰, mindestens 4 ℳ für das Tarifkilometer und 100 ℳ im Ganzen zu zahlen.

Werden Sonderfahrten für die Nachtzeit auf Bahnstrecken bewilligt, auf welchen ein regelmäßiger Nachtdienst nicht eingerichtet ist und deshalb eine Bewachung der Bahn gewöhnlich nicht stattfindet, so sind neben den tarifmäßigen Gebühren die Kosten für Bewachung der Bahn außerhalb der gewöhnlichen Dienstzeit mit 2 ℳ für das Tarifkilometer besonders zu vergüten. Außerdem werden die für etwa zu befahrende Verbindungsbahnen bestehenden Ueberfuhrgebühren berechnet.

4. Salon-, besondere Personen-, Kranken- und Gepäckwagen. — Für die ebenfalls bei der Verwaltung der Abgangsstation zu beantragende Gestellung von Salon- oder besonderen Personenwagen, so wie für besonders eingerichtete Krankenwagen sind einfache Fahrkarten 1. Klasse der betreffenden Zuggattung für diejenigen Personen, welche den Wagen benutzen, mindestens jedoch für 12 Personen für jeden eingestellten Wagen bis zu 3 Achsen und mindestens für 20 Personen für jeden Wagen mit mehr als 3 Achsen zu lösen. Bei Gestellung von Gepäck- oder Güterwagen, sowie von Personenwagen 3. und 4. Klasse für den Transport von Kranken sind 6 einfache Fahrkarten 1. Klasse der betreffenden Zuggattung zu lösen. Zwei Begleiter und die für die Reise nöthigen Gegenstände werden frei befördert. Werden auf den ausdrücklichen Wunsch des Bestellers besonders bezeichnete Wagen gestellt, so sind die Beförderungskosten dieser Wagen auf den Strecken, welche von dem Zuge, in den sie eingestellt werden sollen, auf der Hin- und Rückfahrt nicht berührt werden, mit 7 ₰ für die Achse und das km zu erstatten. Freigewicht wird nach Maßgabe der Bestimmungen über die Abfertigung des Reisegepäcks bewilligt. Für die Einstellung eines besonders verlangten Gepäckwagens sind 40 ₰ für die Achse und das Tarifkilometer zu entrichten.

Die Verwaltungen der preußischen Staatsbahnen, ferner die Verwaltungen zu München, Darmstadt, Dresden, Ludwigshafen, Karlsruhe, Mainz, Oldenburg, Schwerin, Straßburg und Stuttgart haben sich vereinbart, in solchen Fällen, in welchen eine der vorbezeichneten Verwaltungen fürstlichen oder sonst distinguirten Personen aus besonderer Courtoisie Salonwagen gegen Zahlung lediglich der besetzten Plätze zur Verfügung stellt, auch im Durchgangsverkehr zwischen Stationen der vorgenannten Verwaltungen für die Beförderung der Salonwagen nur die Gebühr für die wirklich besetzten Plätze zu erheben.

Außer den beliebig zusammen zustellenden Rundreisekarten gibt es noch eine große Anzahl von festen Rundreisekarten zu ermäßigten Preisen im Verkehr zwischen den besuchtesten Plätzen Deutschlands und des Auslandes, sowie Saisonkarten, welche nur zu einer gewissen Jahreszeit, namentlich im Verkehr mit Badeorten, verausgabt werden.

In Preußen ist nach der Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen für die sämmtlichen Königlichen Eisenbahn-Direktionen am 1. Januar 1888 ein einheitlicher Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck herausgegeben worden, welcher in Theil I die bezüglichen Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatz-Bestimmungen der preußischen Staatsbahnen und in Theil II besondere Bestimmungen für den Verkehr zwischen den Stationen der einzelnen Direktions-Bezirke enthält.

Von den allgemeinen auf sämmtlichen preuß. Staatsbahnen gültigen Zusatz-Bestimmungen des Theil I sind die folgenden besonders bemerkenswerth:

1. Rückfahrkarten. — Eine Rückfahrkarte oder Rundreisekarte ist nicht übertragbar. Die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten ist auf denselben vermerkt und beträgt in der Regel für Entfernungen bis zu 100 km 2 Tage und für je weitere 100 km 1 Tag mehr. Für den Verkehr nach Berlin wird die Gültigkeitsdauer bei Entfernungen von mehr als 50 km um je 1 Tag verlängert. Der Tag der Lösung der Rückfahrtkarte wird als voller Tag angesehen, erfolgt die Lösung zu einem 12 Uhr Nachts abfahrenden Zuge, so ist die Gültigkeitsdauer vom beginnenden Tage an zu rechnen. Die Rückfahrt muß spätestens am letzten Tage der Gültigkeitsdauer (bis 12 Uhr Mitternacht einschließlich) angetreten und darf nach Ablauf dieses Tages nicht mehr unterbrochen werden. Rückfahrkarten mit zweitägiger Gültigkeitsdauer sind zur Rückfahrt noch gültig: am dritten Tage, wenn sie gelöst werden am Tage vor einem Sonntage oder am Tage vor den Festtagen: 2. Weihnachtsfeiertag, Neujahrstag, Charfreitag, Ostermontag, Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, Frohnleichnamstag, Allerheiligentag, Buß- und Bettag, soweit letzterer nach der am Orte der Lösung der Fahrkarten geltenden kirchlichen Ordnung allgemein als Festtag gefeiert wird. Rückfahrtkarten mit zwei- und dreitägiger Gültigskeitsdauer sind zur Rückfahrt noch gültig: am 4. Tage, wenn sie am Tage vor dem ersten Weihnachts-, Oster- oder Pfingst-Feiertage gelöst werden; sie gelten in diesen Fällen also noch am Tage nach dem zweiten Feiertage. Rückfahrkarten, auf denen eine längere als zweitägige Gültigkeitsdauer vermerkt ist, sind der Billet-Expedition derjenigen Station, auf welcher die Rückreise angetreten wird, zur Abstempelung vorzulegen; Zweitägige Rückfahrkarten, welche eine längere Gültigkeit nur durch einen zwischen liegenden Sonn- oder Festtage erhalten, bedürfen der Abstempelung zur Rückfahrt nicht.

2. Rundreisekarten (Benutzung einer Nebenlinie). — Inhabern von Rundreisekarten kann die Benutzung einer anderen als der in den Rundreise-Abschnitten bezeichneten, dieselben Stationen verbindenden Strecke gestattet werden, wenn die zu benutzende Strecke kürzer als die in der Rundreisekarte verzeichnete Strecke ist und beide Strecken dem preuß. Staatseisenbahnnetz ausschließlich angehören. Die Umschreibung ist auf der Abzweigstation zu veranlassen. Die Unterbrechung der Fahrt auf der neugewählten Strecke sowie Verlängerung der Gültigkeitsdauer sind nicht zulässig.

3. Unterbrechung der Fahrt. — Bei Benutzung einer einfachen Fahrkarte ist eine einmalige, bei Benutzung von Rückfahrkarten je eine einmalige Unterbrechung der Fahrt auf der Hin- und Rückreise gestattet. Die einzelnen Abschnitte der Rundreisekarten oder der in Buchform hergestellten Fahrkarten werden in dieser Beziehung einfachen Fahrkarten gleich geachtet. Auf Rückfahrkarten mit längerer als zweitägiger Gültigkeit und auf Rundreisekarten kann die Reise innerhalb der Gültigkeitsdauer der Fahrkarte auf beliebige Zeit unterbrochen worden. —

4. Benutzung der Güterzüge. — In besonders dringenden Nothfällen kann durch den Stationsvorsteher ausnahmsweise einzelnen Personen die Mitfahrt mit den Güterzügen im Packwagen oder Dienstraum des Packmeisters gegen Lösung einer Personenfahrkarte I. Klasse und Zahlung eines festen Zuschlages von 3 ℳ gestattet werden. Bei Mitnahme von Kindern im Alter von 4—10 Jahren ist für jedes Kind eine halbe Fahrkarte I. Klasse zu lösen, der Zuschlag von 3 ℳ aber für jedes Kind voll zu entrichten. Sind die Reisenden noch im Besitze gültiger Fahrkarten für die betreffende Strecke, so genügt neben der Zahlung des festen Zuschlages von 3 ℳ die Lösung einer Zuschlagkarte nach den folgenden Bestimmungen:

5. Uebergang in eine höhere Klasse. — Der Uebergang in eine höhere Klasse oder auf einen Zug mit höheren Fahrpreisen ist sowohl auf der Abgangsstation, wie auf Unterwegsstationen auch für eine Theilstrecke gegen Lösung einer entsprechenden Zuschlagkarte gestattet.

Für die Lösung von Zuschlagkarten beim Uebergang in höhere Wagenklassen oder von einem Personenzuge in einen Schnellzug ist die nachstehende Uebersicht maßgebend:

Fahrkarte, mit welcher der Reisende versehen ist.	Wagenklasse, in die er übergehen will.	Nachzulösen ist:	
		für eine erwachsene Person oder 2 Kinder im Alter von 4—10 Jahren.	für 1 Kind im Alter von 4—10 Jahren.
IV. Klasse.	III. Kl. Perszug. II. „ „ III. „ Schnellzug. II. „ „	1 Fahrkarte IV. Kl. 1 „ III. „ Perszug. 1 1/2 „ IV. „ 1 „ III. „ Schnellzug.	1/2 Fahrkarte IV. Kl. 1/2 „ III. „ Perszug. 1 „ IV. „ 1/1 „ III. „ Schnellzug.
III. Klasse Personenzug.	II. Kl. Perszug. I. „ „ III. „ Schnellzug. II. „ „ I. „ „	1 Fahrkarte IV. Kl. 1 „ III. „ Perszug. 1/2 „ IV. „ 1 1/2 „ IV. „ 1 „ II. „ „	1/2 Fahrkarte IV. Kl. 1/2 „ III. „ Perszug. 1/2 „ IV. „ 1 „ IV. „ 1/2 „ II. „ „
III. Klasse Schnellzug.	II. Kl. Perszug. I. „ „ II. „ Schnellzug. I. „ „	1 Fahrkarte IV. Kl. 1 „ III. „ Perszug. 1 „ IV. „ 1 „ III. „ Schnellzug.	1/2 Fahrkarte IV. Kl. 1/2 „ III. „ Perszug. 1/2 „ IV. „ 1/2 „ III. „ Schnellzug.
II. Klasse Personen- oder Schnellzug.	I. Kl. Perszug. I. „ Schnellzug.	1 Fahrkarte IV. Kl. 1 1/2 „ IV. „	1/2 Fahrkarte IV. Kl. 1 „ IV. „
II. Klasse Personenzug.	II. Kl. Schnellzug.	1/2 Fahrkarte IV. Kl.	1/2 Fahrkarte IV. Kl.
I. Klasse Personenzug.	I. Kl. Schnellzug.	1/2 Fahrkarte IV. Kl.	1/2 Fahrkarte IV. Kl.

Diese Bestimmungen gelten sowohl für einfache wie für Rückfahr-, Rundreise- und Sommerkarten; dieselben sind hierbei als Schnellzugkarten anzusehen. Bei dem Uebergang aus einem Personenzuge in die niedrige Klasse eines Schnell- oder Kourirzuges bedarf es einer Zuschlagkarte nicht. Auf Militairfahrkarten finden diese Vorschriften keine Anwendung.

6. Umtausch bereits gelöster Fahrkarten. — Wird vor der Benutzung einer Fahrkarte ein Irrthum bei der Anforderung oder Ausgabe derselben festgestellt, so ist der Umtausch der gelösten aber noch nicht durchlochten Karte gegen eine andere Karte bis zum Schalterschluß gestattet. Es macht hierbei (abgesehen von der Preisverschiedenheit) keinen Unterschied, ob die neue Karte für eine andere — auch niedrigere — Klasse oder für eine andere Station verlangt wird.

7. Weiterfahrt bei Zugverspätungen. — Wird in Folge einer Zugverspätung der fahrplanmäßige Anschluß versäumt, so ist den mit direkten Fahrkarten versehenen Reisenden gestattet, die Reise von der Anschlußstation auf einer anderen nach demselben Bestimmungsorte führenden Staatsbahnstrecke oder mit einem anderen auf dem Wege der direkten Fahrkarte eingelegten Zuge mit tarifmäßig höheren Fahrpreisen auf Grund der zuerst gelösten direkten Fahrkarten ohne Zuzahlung fortzusetzen, sofern hierdurch die Ankunft am Bestimmungsorte beschleunigt werden kann und beide Strecken dem Staatseisenbahnnetz ausschließlich angehören. Die Verspätung ist von dem Vorsteher der Anschlußstation auf der Fahrkarte zu bescheinigen und die letztere mit dem Vermerke der Gültigkeit für die andere Strecke zu versehen. Fahrkarten IV. Klasse können indessen für die I. und II. Klasse nicht benutzt werden. Militairkarten können in diesem Falle für die II. Klasse eingeschrieben werden. Auch kann bei einer Anschlußversäumniß nach dem pflichtmäßigen Ermessen des Stationsvorstehers die Weiterbeförderung der Reisenden auf kurzen Strecken in geeigneter Weise mit einem Güterzüge erfolgen. Nach denselben Bestimmungen kann bei Schneeverwehungen, Hochwasser oder anderen unvorhergesehenen den Betrieb auf einzelnen Strecken vorübergehend unterbrechenden Ereignissen im Staatsbahnverkehr die Benutzung einer Hülfslinie nicht nur den mit direkten Fahrkarten schon versehenen, sondern auch solchen Reisenden gestattet werden, welche die Fahrt nach einer in Folge des eingetretenen Hindernisses auf dem geraden Wege nicht erreichbaren Station erst antreten wollen.

8. Fahrpreis-Ermäßigungen für größere Gesellschaften. Für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften von mindestens 30 Personen, oder bei Lösung von mindestens 30 Fahrkarten zu einer gemeinschaftlichen Fahrt kann für die 1., 2. oder 3. Klasse eine Ermäßigung bis zu 50% des gewöhnlichen Fahrpreises der einfachen Fahrt, in der Regel jedoch nur für Personen- und gemischte Züge, oder nach dem Befinden der Eisenbahn auch für Sonderzüge zugestanden werden. Für die Hin- und Rückfahrt wird der Preis für die einfache Fahrt berechnet. Freigepäck wird nicht gewährt.

Für die 4. Klasse können Fahrpreis-Ermäßigungen für größere Gesellschaften bis zu den Sätzen der Militair-Fahrkarten dann bewilligt werden, wenn öffentliche Interessen in Frage kommen.

Werden für Gesellschaftsfahrten Sonderzüge besonders beantragt und gestellt, so darf der tarifmäßige Mindestbetrag nicht weiter ermäßigt werden. Anträge auf Bewilligung dieser Fahrpreisermäßigungen sind schriftlich an dasjenige Königl. Eisenbahn-Betriebsamt zu richten, in dessen Bezirk die Reise angetreten werden soll.

Für akademische Ausflüge, welche von deutschen akademischen Anstalten unter Leitung eines Dozenten zu wissenschaftlich belehrenden Zwecken unternommen werden, wird eine Fahrpreis-Ermäßigung schon bei einer Theilnehmerzahl von 10 Personen in der Weise bewilligt, daß bei Hin- und Rückfahrt Rückfahrkarten zum Preise der einfachen Fahrt und bei einmaliger Reise einfache Fahrkarten zur Hälfte des gewöhnlichen Preises verabfolgt werden. Freigepäck wird nicht gewährt. Der Antrag ist vom Dozenten schriftlich an den Vorstand der Abgangsstation zu richten.

9. Zeitkarten (Abonnementskarten). — Für einzelne Reisende werden Zeitkarten auf die Dauer von 1 bis 12 Monaten zur Fahrt in I., II. und III. Klasse ausgefertigt. Dieselben berechtigen zur beliebigen Fahrt auf den darin angegebenen Bahnstrecken mit allen fahrplanmäßigen Zügen, welche die betreffende Wagenklasse führen. Zur Sicherheit gegen etwaigen Mißbrauch der Zeitkarte ist bei der Billet-Expedition der Abgangsstation eine Kaution von 10 ℳ zu hinterlegen. Wird ein Zeitkarteninhaber durch ein nicht vorauszusehendes Ereigniß (wie Wechsel des Wohnorts, Krankheit, Todesfall u. dergl.) an der weiteren Benutzung der Karte nachweislich verhindert, so kann ein Nachlaß an dem gezahlten Kartenpreise in der Weise bewilligt werden, daß

a) wenn die Karte weniger als einen Monat lang benutzt worden ist, vom Tage der Gültigkeit an bis zur Rückgabe der Karte für jeden Tag der Preis einer Rückfahrkarte der betreffenden Wagenklasse,
b) bei längerer Benutzung der dem Zeitraume der Benutzung entsprechende Kartenpreis angerechnet und der Unterschied gegen den ursprünglichen Gesammtpreis der Zeitkarte zurückgezahlt oder bei Einziehung des Betrages für eine neu auszufertigende Karte in Anrechnung gebracht wird. Für etwa überschießende Tage (über einen vollen Monat) wird der Preis einer Rückfahrkarte für jeden Tag berechnet, bis der Zeitkartenpreis für die nächsthöhere Monatszahl sich billiger stellt. Bei länger als 24 Stunden anhaltenden Verkehrsunterbrechungen findet eine entsprechende Erstattung des Kartenpreises für die ausgefallenen Tage statt. Dagegen wird für einzelne ausgefallene oder unterbrochene Fahrten von dem gezahlten Kartenpreise eine Rückvergütung nicht gewährt.

Auf schriftlichen Antrag der Karteninhaber bei der Billet-Expedition der Abgangsstation können Zeitkarten von mindestens 3monatlicher Dauer, welche eine Zeitlang außer Benutzung bleiben sollen, kostenfrei verlängert werden, wenn dieselben während der Zeit der Nichtbenutzung bei demjenigen

Königl. Eisenbahn-Betriebsamte, von welchem sie ausgefertigt worden, hinterlegt werden. Die Gültigkeitsdauer der Karte wird alsdann um den Zeitraum der Unterbrechung verlängert, doch darf die ursprüngliche Gültigkeitsdauer niemals um mehr als 3 Monate hinausgerückt werden. Auch wird die Verlängerung nur dann bewilligt, wenn die Unterbrechung der Fahrten sich auf mindestens 14 Tage erstreckt. Bei einer geringeren als 14tägigen Zeitdauer der Unterbrechung ist eine Gutschrift der nicht ausgenutzten Geltungsdauer nur bei gleichzeitiger Erneuernng der Karte auf mindestens 3 Monate zulässig.

In der Zeit vom 15. Mai bis 15. September jeden Jahres können nach dem Ermessen der Eisenbahn-Verwaltung für den Gebrauch von Fluß- und Seebädern besondere Zeitkarten für 30, 60 und 90 Fahrten zu den Preisen der Zeitkarten für 1, 2 und 3 Monate mit der Maßgabe ausgegeben werden, daß die Zeitkarten für 30 Fahrten für 60 Tage, die Zeitkarten für 60 und 90 Fahrten aber für die ganze Zeit vom 15. Mai bezw. dem Tage der Ausgabe ab bis zum 15. September gelten.

Die Zeitkarten werden bei der Billet-Expedition der Abgangsstation bestellt. Der Preis wird nach dem tarifmäßigen Personenfahrgelde der preuß. Staatsbahnen derart ermittelt, daß für die betreffende Strecke bei Zeitkarten für 1 Monat 30 einfache Fahrten, für 2 Monate 50 einfache Fahrten und für jeden folgenden Monat 15 einfache Fahrten mehr in Ansatz gebracht werden. Die so berechneten Preise werden bei Zeitkarten auf Entfernungen von mehr als 10 km um so viel Prozent — bis zu höchstens 50% — ermäßigt, als die Entfernungen in Kilometern diejenige von 10 km übersteigt. Die Berechtigung zur beliebigen Benutzung mehrerer zwischen zwei Stationen bestehenden Linien kann durch Zahlung des Preises für die längste Linie erworben werden. In Begleitung von Zeitkarten-Inhabern reisende Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert. Freigewicht an Reisegepäck wird nicht gewährt.

10. Schülerkarten. Schülerkarten werden für Schüler und Schülerinnen der niederen und höheren Schulen, auch der Fortbildungs- und Gewerbeschulen, sowie für Zöglinge von Präparanden-Anstalten und für Konfirmanden auf die Dauer von 1 bis 12 Monaten zur Fahrt in 2. und 3. Klasse ausgegeben. Für junge Leute, welche akademische Anstalten, Universitäten, technische Hochschulen, Konservatorien und dergl. besuchen, gelten diese Karten nicht. Die Karten werden für eine bestimmte Bahnstrecke — mehrere Strecken können gegen Bezahlung für die längere abwechselnd benutzt werden — ausgefertigt, mit der Berechtigung:

a) zu einer einmaligen Hin- und Rückfahrt täglich mit Ausnahme der Sonntage und gesetzlichen Feiertage, sowie der in den Karten vermerkten Ferientage, oder
b) zu einer einfachen Fahrt in einer der beiden Richtungen täglich mit Ausnahme der vorbezeichneten Tage, wenn die fahrplanmäßigen Personenzüge zum Beginn oder Schluß der Schulstunden nur in einer Richtung benutzt werden können, oder
c) mit der Beschränkung auf bestimmte Wochentage oder die Sonntage, wenn der Unterricht (wie für Konfirmanden, Schüler von Fortbildungsschulen und dergl.) nur an bestimmten Tagen ertheilt wird.

Die Bestellung erfolgt bei der Billet-Expedition der Abgangsstation nnd ist derselben eine Bescheinigung des Schulvorstandes (bei Konfirmanden des Pfarrers) über den Schulbesuch beizufügen; in derselben müssen auch die Ferientage verzeichnet sein. Bei der Bestellung von Schülerkarten mit der Beschränkung auf bestimmte Tage muß in der Bescheinigung angegeben sein, daß der Unterricht nur an jenen Tagen ertheilt wird.

Der Einheitssatz beträgt für den einzelnen Schüler (oder Schülerin) bei einer Geltungszeit von geringerer als 12 monatlicher Dauer:
1,33 ₰ in der 3. Klasse und 2 ₰ in der 2. Kl.; bei voller Jahresdauer:
1,— „ „ „ 3. „ „ 1,5 „ „ „ 2. „ für jedes km.

Für mehrere Schüler derselben Familie (Geschwister) werden berechnet:

für 2 Kinder in 3. Klasse 2,— ₰, in 2. Klasse 3 ₰
„ 3 „ „ 3. „ 2,66 „ „ 2. „ 4 „
„ 4 „ „ 3. „ 3,33 „ „ 2. „ 5 „
„ 5 „ „ 3. „ 4,— „ „ 2. „ 6 „

für jedes Kilometer. Für Schulkinder unter 10 Jahren werden weitere Vergünstigungen nicht gewährt. Freigewicht an Reisegepäck kann ebenfalls nicht beansprucht werden.

Zum Besuche von Schwimmanstalten werden für Schüler höherer und niederer Schulen, sowie für die dieselben begleitenden Lehrer an solchen Orten, an welchen Schwimmanstalten sich nicht befinden, zum Zwecke erleichterten Gebrauchs benachbarter Fluß- und Seebäder in der Zeit von 15. Juni bis 15. Sept. Zeitkarten für eine zehnmalige Hin- und Rückfahrt in der 3. Klasse zu Militairfahrpreisen ausgegeben. Freigepäck wird nicht gewährt.

11. Arbeiterkarten. — Für Personen, welche außerhalb ihres Wohnortes in Arbeit stehen, werden nach Bedürfniß Arbeiter-Wochenkarten und Arbeiter-Rückfahrkarten zu ermäßigtem Preise abgegeben. Arbeiter-Wochenkarten werden für 6 Wochentage entweder zu einer täglichen Hin- und Rückfahrt oder zu einer täglichen einfachen Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsstelle ausgestellt. Arbeiter-Rückfahrkarten berechtigen:

a) entweder zur Fahrt vom Wohnort nach dem Arbeitsort am Tage nach einem Sonn- oder Festtage und zur Rückfahrt nach dem Wohnort am Tage vor dem nächstfolgenden Sonn- oder Festtage, oder
b) zur Fahrt vom Arbeitsort nach dem Wohnort am Tage vor einem Sonn- oder Festtage und zur Rückfahrt nach dem Arbeitsort am Tage nach diesem Sonn- oder Festtage.

Die Arbeiterfahrkarten gelten für die 4. Klasse und nur da, wo die letztere nicht eingerichtet ist, auch für die 3. Klasse der durch Aushang auf den Stationen hierfür bestimmten Züge. Freigepäck wird nicht gewährt. Die unentgeltliche Mitnahme von Traglasten u. s. w. ist wie bei gewöhnlichen Fahrkarten 4. Klasse gestattet. Die Abstempelung der Fahrkarten vor Antritt der Rückfahrt ist nicht erforderlich. —

12. Karten für Krankenpfleger. — Denjenigen Vereinen und Genossenschaften (weltliche und geistliche), welche sich statutenmäßig in Aus-

übung freier Liebesthätigkeit der öffentlichen Krankenpflege widmen, werden Fahrpreisermäßigungen in der Weise gewährt, daß bei Reisen der Vorstandsmitglieder und der Krankenpfleger bezw. Krankenpflegerinnen bei Benutzung der 3. Klasse aller Züge nur der Militärfahrpreis und bei Benutzung der 2. Klasse aller Züge nur der Fahrpreis einfacher Fahr- oder Rückfahrkarten 3. Klasse erhoben wird. —

13. **Für Badereisen kranker, mittelloser Personen.** — Mittellosen Personen, welchen nachweislich seitens der Vorstände von Kuranstalten (auch außerdeutschen) der Gebrauch der Bäder oder anderer Kur-Einrichtungen unentgeltlich oder zu ermäßigten Preisen bewilligt ist, ist bei Reisen nach dem Kurorte sowie bei der Rückreise in die Heimath die Benutzung der 3. Klasse aller Züge zum Militärfahrpreis gestattet. Krankenhäuser sind zu solchen Kuranstalten nicht zu rechnen.

14. In der 3. Klasse werden ferner zum Militärpreis befördert:

1. in allen Zügen, scrophulöse Kinder der ärmeren Volksklassen und deren Begleiter bei der Reise nach den für solche Kinder eingerichteten besonderen Heilstätten auf der Hin- und Rückfahrt;
2. bei Ferienreisen zum Besuch ihrer Angehörigen: unbemittelte Zöglinge
   a) der unter Aufsicht des Staates stehenden Waisenanstalten (mit Ausschluß der Rettungshäuser und Korrigenden-Anstalten) in gewöhnlichen Zügen;
   b) der Provinzial- und anderer öffentlichen Blinden-Anstalten und etwa erforderliche Begleiter, in allen Zügen;
   c) der öffentlichen Taubstummen-Anstalten und etwa erforderliche Begleiter in allen Zügen;
3. für gemeinschaftliche Fahrten von mindestens 10 Schülern öffentlicher Schulen oder staatlich konzessionirter und beaufsichtigter Privatschulen unter Aufsicht der Lehrer wird die Beförderung in 3. Klasse zum Militärfahrpreis in der Regel in Personenzügen, auf Antrag bei dem der Abgangsstation vorgesetzten Königl. Eisenbahn-Betriebsamt auch in Schnellzügen bewilligt.

Uebersicht.

Nach den von uns angegebenen Sätzen beträgt das Fahrgeld auf eine Entfernung von

		20 km ℳ	30 km ℳ	60 km ℳ	100 km ℳ	500 km ℳ	
a. für 1 einf. Fahrkarte	1. Kl.	1.60	2.40	4.80	8.—	40.—	Rückfahrtskarten sind um die Hälfte theuerer.
„ 1 „ „	2. „	1.20	1.80	3.60	6.—	30.—	
„ 1 „ „	3. „	—.80	1.20	2.40	4.—	20.—	
b. für gemeinschaftliche Reisen größerer Gesellschaften von mindestens 30 Personen, bezw. bei Bezahlung für 30 Fahrkarten.	1. Kl.	48.—	72.—	144.—	240.—	1200.—	für die Hin- und Rückfahrt; die einfache Fahrt ist um die Hälfte billiger.
	2. „	36.—	54.—	108.—	180.—	900.—	
	3. „	24.—	36.—	72.—	120.—	600.—	
		(Für jede weitere Person ist 1 einfache Fahrkarte der betreffenden Wagenklasse zu lösen)					

	20 km M.	30 km M.	60 km M.	100 km M.	500 km M.	
c. für die Einstellung eines Salon- oder besonderen Personenwagens in gewöhnlichen Zügen.	*19.20	*28.20	*57.60	*96.—	*480.—	zur Tages- und Nachtzeit für einfache Fahrt.
	(Diese Mindestsätze sind für 12 Personen berechnet; benutzen mehr Personen den Wagen, so ist für jede weitere Person eine einfache Fahrkarte 1. Klasse zu lösen.)					
d. für Sonderfahrten zu 100 Personen mit 1 Maschine, 2 Wagen zu 3 Achsen und 1 Schutzwagen zu 2 Achsen zur Tageszeit.	*100.—	*120.—	*240.—	*400.—	*2000.—	zur Nachtzeit mit besonderer Bahnbewachung werden 2 M. für das km mehr berechnet. Für die Rückfahrt ist besonders zu zahlen.
Desgleichen zu 300 Personen mit 1 Maschine, 6 Wagen zu 3 Achsen und 1 Schutzwagen zu 2 Achsen zur Tageszeit.	176.—	264.—	528.—	880.—	4400.—	

e. für eine Zeitkarte auf eine Entfernung von

		2 km M.	3 km M.	4 km M.	6 km M.	8 km M.	12 km M.	24 km M.	100 km M.
für 1 Monat in . .	1. Kl.	4.80	7.20	9.60	14.40	19.20	28.30	49.60	120.—
	2. „	3.60	5.40	7.20	10.80	14.40	21.20	37.20	90.—
	3. „	2.40	3.60	4.80	7.20	9.60	14.20	24.80	60.—
„ 3 „ „ . .	1. „	10.40	15.60	20.80	31.20	41.60	61.20	107.40	260.—
	2. „	7.80	11.70	15.60	23.40	31.20	45.90	80.50	195.—
	3. „	5.20	7.80	10.40	15.60	20.80	30.60	53.70	130.—
„ 6 „ „ . .	1. „	17.60	26.40	35.20	52.80	70.40	103.50	181.70	440.—
	2. „	13.20	19.80	26.40	39.60	52.80	77.70	136.30	330.—
	3. „	8.80	13.20	17.60	26.40	35.20	51.80	90.90	220.—
„ 12 „ „ . .	1. „	32.—	48.—	64.—	96.—	128.—	188.20	330.30	800.—
	2. „	24.—	36.—	48.—	72.—	96.—	141.20	247.70	600.—
	3. „	16.—	24.—	32.—	48.—	64.—	94.10	165.20	400.—

zu beliebiger Fahrt in allen Zügen, welche die betr. Wagenklasse führen.

(In den Gebieten mit dichterem Bahnnetz werden Zeitkarten ausgegeben, welche über 4 und 5 verschiedene Linien gültig sind.)

* Mindestsatz.

Es wird hiernach in jedem einzelnen Falle leicht festzustellen sein, ob man unter der einen oder anderen Bedingung billiger fährt. In vielen Fällen wird z. B. die Fahrpreisermäßigung für größere Gesellschaften billiger sein als ein Sonderzug.

b) Gepäck.

Die Gepäckfracht beträgt in Deutschland zwischen 5 und 5½ ₰ für 100 kg und km, auf den Staatseisenbahnen in Preußen 5 ₰, in Bayern, Württemberg und Baden 5,6 ₰, in Sachsen 5,33 ₰, in Elsaß-Lothringen 4,24 ₰ und in Oldenburg 4 ₰ und muß sofort bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden. Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen befördert. Größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches

gestatten. Den Reisenden 4. Klasse ist auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen 2c. und anderen Gegenständen gestattet.

Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheines, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheines, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zur Beförderung aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe erforderlichen Zeit im Lokal der Gepäckexpedition zu verlangen. —

Auf den preuß. Staatsbahnen sind für die Beförderung von Reisegepäck folgende Ausnahmebestimmungen erlassen:

Zu den Reisebedürfnissen werden gerechnet und unter Anrechnung des zulässigen Freigewichts befördert:

a) Fahr- und Rollstühle, welche Kranke oder Gelähmte mit sich führen, sowie Kinderwagen für den Gebrauch mitreisender Kinder;
b) Waarenproben (Muster), welche Geschäftsreisende in Ausübung ihres Geschäfts mit sich führen und welche nach der Verpackungsart als Proben erkennbar sind;
c) Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder sonstigen Umschließungen;
d) Meßinstrumente bis zu 4 Meter Länge und Handwerkszeug,

sofern diese Gegenstände unzweifelhaft zum persönlichen Gebrauch des Gepäckaufgebers dienen und nicht Gegenstände des kaufmännischen Verkehrs bilden.

Für größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände, welche nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten zur Beförderung als Gepäck angenommen werden, wird Gepäck-Freigewicht nicht gewährt. Im Uebrigen werden in Preußen — in ganz Süddeutschland wird kein Freigepäck bewilligt — 25 kg (auf Kinderfahrkarten 12 kg) Freigepäck gewährt:

a) auf jede einfache Fahrkarte der ersten 3 Wagenklassen;
b) auf jede Rückfahrkarte von mindestens zweitägiger Gültigkeitsdauer;
c) auf jede Militärfahrkarte, auch bei den zu milden Zwecken gewährten Fahrpreisermäßigungen.

Wird das Reisegepäck mehrerer zusammengehörender und nach einer und derselben Bestimmungsstation reisender Personen zur Abfertigung auf einen Gepäckschein zusammen aufgegeben, so ist das Freigewicht nach der Zahl der betreffenden Fahrkarten bezw. Kinderfahrkarten zu berechnen.

Wenn Reisegepäck wegen Mangels an Zeit auf der Abgangsstation ausnahmsweise unabgefertigt mitgenommen wird, so dürfen bei der nachträglichen Abfertigung auf einer Unterwegs- oder auf der Bestimmungsstation nicht mehr als 25 kg bezw. 12 kg Freigewicht auf dasselbe in Anrechnung gebracht werden, auch wenn mehrere Fahrkarten vorgezeigt

werden sollten, wenn nicht bei der Uebernahme des Gepäcks durch die betreffenden Beamten festgestellt worden ist, daß das Gepäck auf mehrere Karten anzurechnen ist.

Die Abfertigung von Gepäck unter Gewährung des tarifmäßigen Freigewichts ist nicht nur auf der nach der Fahrkarte angegebenen Bestimmungsstation, sondern auch nach einer vor der Bestimmungsstation gelegenen Station der betreffenden Eisenbahnlinie zulässig. Desgleichen kann in Fällen, in welchen auf eine Rückfahrkarte die Rückreise von einer Zwischenstation aus angetreten wird, daß Gepäck von dieser Station aus abgefertigt werden. Auch ist die Annahme von Reisegepäck unter Berechnung von Freigewicht auf einer Zwischenstation zulässig, wenn die betreffende Fahrkarte noch keinen bezw. bei Rückfahrkarten auf der Rückfahrt nicht mehr als einen Gepäckstempel trägt.

Auf Reisegepäck, welches auf einer Unterwegsstation zu schon früher aufgegebenem und auf der Abgangsstation abgefertigtem Gepäck aufgeliefert wird, kommt Freigewicht nicht in Anrechnung. Die Gepäckfracht ist vielmehr für das volle Gewicht zu entrichten.

Auch ohne Lösung von Fahrkarten können im preuß. Staatsbahnverkehr Güter aller Art, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, zur tarifmäßigen Gepäckfracht (auch zu Schnellzügen) auf Gepäckschein aufgegeben werden. Die Fracht wird in solchen Fällen mindestens für 20 kg und mindestens mit 1 ℳ erhoben. Freigewicht wird nicht angerechnet. Der Gepäckschein wird dem Absender ausgehändigt. Die Auslieferung des aufgegebenen Gutes erfolgt am Bestimmungsorte gegen Rückgabe des Gepäckscheines. Auf Verlangen des Absenders kann der Gepäckschein auch der Sendung beigegeben werden, wenn die letztere mit der vollen Adresse des Empfängers versehen ist. In diesem Falle erfolgt die Auslieferung nach den für den Güter-Verkehr bestehenden Vorschriften, sofern nicht der Empfänger sich ohne Aufforderung zur Empfangnahme meldet und Bedenken gegen seine Empfangsberechtigung nicht obwalten.

Reisende der 4. Klasse dürfen Traglasten, wie solche Fußgänger bei sich führen und welche die Mitreisenden nicht durch Umfang, Geruch u. s. w. belästigen, mit in die Personenwagen nehmen, haben aber kein Anrecht auf Freigepäck.

Telegraphische Depeschen zum Zweck der Wiederlangung abhanden gekommener Gegenstände werden mit dem Bahntelegraphen befördert. Wird die Fassung der Depesche dem Stationbeamten überlassen, und beschränkt sich die Beförderung derselben auf den preuß. Staatsbahnbereich, so wird hierfür eine feste Gebühr von 50 ₰, andernfalls die tarifmäßige Depeschengebühr erhoben. Gefundene Gegenstände werden dem Berechtigten im Bereich der preuß. Staatsbahnen mit dem nächsten Schnell- oder Personenzuge auf Gepäckschein unter Erhebung einer festen Gebühr von 50 ₰, außerhalb des Staatsbahnbereichs mit der Post oder als Fracht- oder Eilgut kostenpflichtig übersandt. Nach Verlauf von 3 Monaten werden die gefundenen Gegenstände verkauft.

Die Nachsendung von Fundsachen nach dem Auslande kann durch einen Spediteur vermittelt werden. Am Sitze der Königl. Eisenbahn-Direktionen

zu Bromberg, Breslau, Berlin, Magdeburg, Altona, Hannover, Erfurt, Frankfurt a. M. und Köln (für die Königl. Eisenbahn-Direktionen Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld) ist je ein Fundbüreau eingerichtet mit der Aufgabe, die im Bereiche der betreffenden Direktionsbezirke zurückgelassenen und an die Bahnverwaltung abgelieferten Gegenstände bis zum Verkauf bezw. bis zur Rückgabe an die Berechtigten aufzubewahren und den letzteren die Wiedererlangung derselben zu erleichtern. Die in den einzelnen Bezirken gelegenen Gesellschaftsbahnen sind den Fundbüreaus beigetreten.

Das Lagergeld für nicht rechtzeitig abgeholtes Gepäck beträgt für jeden Tag nach Ablauf der Abholungsfrist von 24 Stunden 25 ₰ für jedes Stück.

Die sämmtlichen deutschen Eisenbahnen haften von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige, unbeschädigte und rechtzeitige Ablieferung der Gepäckstücke. Der Werth der Gepäckstücke kann bei der Gepäck-Expedition der Abgangsstation versichert werden. Für die Werthversicherung ist für jede angefangenen 150 km 2⁰/₀₀ mindestens 20 ₰ zu zahlen. Liegt eine Versicherung nicht vor, so vergütet die Eisenbahn: für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung den wirklich erlittenen Schaden, jedoch nur bis zu 12 ℳ für das kg, nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstücks.

Der Inhaber des Gepäckscheines ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokal der Gepäck-Expedition gegen Aushändigung des Gepäckscheines zu verlangen. Für den Fall der Versäumung der Lieferungszeit vergütet die Eisenbahn den nachzuweisenden Schaden, sobald ein solcher überhaupt eintritt, jedoch nur bis zu 20 ₰ für jedes kg des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß, bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen (nach 3 Tagen) zu betrachten ist.

Liegt ein besonderes Interesse an der rechtzeitigen Lieferung vor, so hat der Reisende dasselbe in einer bestimmten Summe wenigstens ½ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bei der Gepäck-Expedition anzugeben. Die hierfür zu entrichtende Vergütung beträgt 2⁰/₀₀ der angegebenen Summe für jede angefangenen 150 km mindestens aber 1 ℳ. Tritt eine Verspätung in der Ablieferung ein, so wird nicht, wie vielfach angenommen, ohne weiteres die Versicherungssumme gezahlt, sondern ebenfalls nur derjenige Schaden vergütet, welcher nachgewiesen und der lediglich auf die Verspätung in der Ablieferung zurückgeführt werden kann.

c) Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Im Personen- und Gepäck-Verkehr ist somit in Deutschland ein einheitlicher Tarif noch immer nicht zur Einführung gelangt. Dagegen ist am 1. Juli 1888 endlich ein einheitlicher deutscher Tarif für die Beför-

derung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren erschienen. Derselbe zerfällt, wie der deutsche Eisenbahn-Gütertarif, in Theil I und Theil II.

Theil I ist für sämmtliche Bahnen Deutschlands gültig und enthält:
a) das Betriebs-Reglement nebst allgemeinen Zusatz-Bestimmungen;
b) allgemeine Tarifvorschriften;
c) Nebengebührentarif.

Theil II wird für jeden Verkehr besonders herausgegeben und enthält:
a) besondere Bestimmungen zu dem Betriebs-Reglement;
b) besondere Tarifvorschriften;
c) Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Trajekt-Anstalten, öffentlichen Anschlußgeleisen, nach und von den Haltestellen und dergl.;
d) Kilometerzeiger.

Allgemeine Tarifvorschriften des Theil I.

Die Berechnung der Fracht für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere erfolgt, soweit nicht im Theil II der einzelnen Tarife etwas anders bestimmt ist, nach folgenden Grundsätzen. Die zur Erhebung kommenden Fracht, sowie das Fahrgeld der Begleiter werden auf volle 10 ₰ abgerundet, wobei Beträge unter 5 ₰ gar nicht, von 5 ₰ ab aber für 10 ₰ gerechnet werden.

1. Leichen.

Für die Beförderung einer Leiche:
in einem gewöhnlichen Personenzuge sind . . . . 0,40 ℳ
bei Beförderung in einem Eil-Personenzuge . . . . 0,60 „
für das km zu entrichten, in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6,00 ℳ für den Wagen.

Im Falle einer directen Beförderung in Zügen mit verschiedenen Preisen wird bei der Berechnung des Fahrgeldes die verschiedenartige Beförderungsweise berücksichtigt.

Mehrere von einem Aufgeber auf einen Beförderungsschein aufgegebene und in einem Wagen verladene Leichen werden zu demselben Transportpreise, wie solcher für eine Leiche gezahlt wird, befördert.

Es ist dem Begleiter gestattet, die Effekten des Abgeschiedenen bis zu einem Höchstgewichte von 500 kg in dem Wagen, in welchem die Leiche befördert wird, unter eigener Aufsicht unentgeltlich mitbefördern zu lassen.

2. Fahrzeuge.

a) Lokomotiven und Tender ꝛc. — Die Fracht für Lokomotiven und Tender (auch Straßenbahn-Lokomotiven), welche auf eigenen Rädern laufen, oder auf von den Versendern gestellten Truks, oder auf Eisenbahnwagen von höchstens 20 000 kg Ladegewicht zur Beförderung kommen, beträgt 0,03 ℳ für 1000 kg und km unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1,00 ℳ für 1000 kg.

Das Gewicht der Truks, sowie der auf der Maschine oder dem Tender befindlichen Definitiv-Achsen, Reservestücke ꝛc. wird bei der Fracht-

berechnung mit zum Ansatz gebracht. Angefangene 100 kg werden für voll gerechnet.

Die leer zurückgehenden Truks und Nothachsen werden auf dem Wege der Hinbeförderung frachtfrei nach der Versandstation zurückbefördert.

b) Personen- und Güterwagen. — Andere auf eigenen Rädern laufende Eisenbahn-Fahrzeuge, als unbesetzte Personenwagen, Güter- und sonstige Eisenbahnwagen, Wagenkrahnen 2c. werden zum Satze von 0,07 ℳ für die Achse und das km nebst einer Abfertigungsgebühr von 2,00 ℳ für die Achse befördert.

Diese Frachtberechnung findet auch dann Anwendung, wenn der Versender offene Wagen, welche auf eigenen Rädern laufen, mit einem oder mehreren Obergestellen beladen, zur Beförderung aufgiebt.

Ist die Einstellung von Schutzwagen erforderlich, so kommt für jeden derselben eine Gebühr von 0,15 ℳ für das km zur Erhebung. Für die Einstellung und etwaige Beladung der Schutzwagen gelten die Bestimmungen des Theil I des Gütertarifs.

Bei der Beförderung von Eisenbahnwagen mit größerer als der normalen Spurweite, findet eine besondere Frachtberechnung für die zu diesen Wagen gehörigen, auf die Wagen zu verladenden Achsen und sonstigen zugehörigen Theile nicht statt. Für die Rückbeförderung der den Wagen beigegebenen Nothachsen ist dagegen die tarifmäßige Fracht zu erheben.

c) Nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge. — Für die bei den Gepäckexpeditionen aufzugebenden Equipagen und andere unbeladene, nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren eines bedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, desgleichen für Wohnungswagen, Wagen mit Panoramen, Karussels und dergleichen (einschließlich der darin verladenen, einzelnen lebenden Thiere), wird bei der Beförderung in gewöhnlichen Personenzügen 0,40 ℳ, in Eil-Personenzügen 0,60 ℳ für das Kilometer und den verwendeten Eisenbahnwagen erhoben, in beiden Fällen unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 6,00 ℳ für den Eisenbahnwagen.

3. Lebende Thiere.

A) Wagenladungen.

Der Berechnung der Fracht für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen wird der Flächenraum der benutzten Eisenbahnwagen zu Grunde gelegt und zwar auch dann, wenn in Ermangelung der angeforderten Wagen mit geringerer Ladefläche Wagen mit größerer Ladefläche gestellt werden müssen; Bruchquadratmeter werden auf ganze Quadratmeter in der Weise abgerundet, daß Beträge bis einschließlich 0,5 qm gar nicht, größere Beträge aber für einen ganzen Quadratmeter gerechnet werden.

Bei Verwendung mehrerer Wagen zu einer Sendung erfolgt die Abrundung auf ganze qm für jeden Wagen besonders. Die Abrundung der Fracht dagegen nur einmal.

Die Frachtsätze, welche für das qm der Fläche des Wagenbodens und für das km berechnet werden, sind aus Theil II zu entnehmen.

Auf den preuß. Staatsbahnen wird erhoben für das qm Ladefläche und km, ohne Unterschied, ob die Beförderung in bedeckten oder offenen Wagen stattfindet:

für Pferde, auch Ponys, jedoch ausschließlich Fohlen . . 0,03 *M.*
„ sonstiges Großvieh als Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen (im Alter bis zu 1 Jahre) u. s. w. . . . . 0,02 „
„ Kleinvieh als Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse rc.
in gewöhnlichen Wagen . . . . 0,02 „
in Wagen mit mehreren Böden . . . . 0,0266 „

unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 0,40 *M.* für das qm Ladefläche.

Im Uebrigen kommen für sämmtliche deutsche Bahnen noch folgende Bestimmungen in Betracht.

Abgesehen von der extrazugmäßigen Beförderung kommen für die Beförderung der wilden Thiere, wenn hierzu die Bestellung eines besonderen Wagens gefordert wird, die nämlichen Sätze zur Erhebung, wie für Pferde in Wagenladungen.

Für lebende Thiere, welche in besonderen Fahrzeugen (Menageriewagen und dergleichen) verladen sind, wird ohne Rücksicht auf ihre Zahl die für die betreffende Thiergattung bei Auflieferung in Wagenladungen zu berechnende Fracht, für das Fahrzeug aber nichts erhoben. Bei gemischten Ladungen kommt der Frachtsatz für das dabei befindliche höchst tarifirte Vieh für die ganze Sendung zur Anwendung, sofern nicht getrennte Berechnung für die einzelnen Thiergattungen eine billigere Fracht ergibt.

Werden Etagewagen in Ermangelung gewöhnlicher Viehwagen gestellt, so werden die Beförderungskosten für letztere berechnet; es darf alsdann jedoch auch nur die unterste Etage beladen werden.

Werden Wagen-Unterkasten zur Beförderung von Kleinvieh mitbenutzt, so ist der Flächeninhalt des Unterkastens der übrigen Ladefläche des Wagens (bei Etagewagen der halbe Flächeninhalt des Unterkastens) hinzuzurechnen, sofern die Einzelfracht für das in dem Unterkasten untergebrachte Vieh sich nicht niedriger stellt. Kommen hierbei Bruchquadratmeter in Frage, so ist der unabgerundeten Ladefläche des Wagens die gleichfalls unabgerundete Ladefläche des Unterkastens (bei Etagewagen die Hälfte) hinzuzurechnen und dann die vorgeschriebene Abrundung vorzunehmen.

B. Einzelne Stücke.

1. Für einzelne Stücke, sowie für die eine ganze Wagenladung überschießenden Stücke Vieh werden, insoweit sich die Fracht nach den Wagenladungssätzen nicht billiger stellt, die aus Theil II zu entnehmenden Stücksätze erhoben.

Diese Sätze betragen auf den preuß. Staatsbahnen: für Pferde, auch Ponys (ausschließlich Fohlen) als Streckensatz für 1 Stück 20 *₰*, für jedes weitere Stück 5 *₰* für das km; als Abfertigungsgebühr für die ersten 4 Stück je 1 *M.*, für jedes weitere Stück 80 *₰*, mindestens 3 *M.* für die Sendung.

Für sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen u. s. w.) als Streckensatz für 1 Stück 10 ₰, für jedes weitere Stück 3 ₰ für das km; als Abfertigungsgebühr je 60 ₰, mindestens 2 ℳ für die Sendung.

Für Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen und Hunde als Streckensatz für die ersten 10 Stück je 2 ₰, für jedes weitere Stück je 1 ₰ für das km; als Abfertigungsgebühr je 20 ₰, mindestens 30 ₰ für die Sendung.

Für Ferkel (im Alter bis zu 6 Monaten), Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Thiere, als Streckensatz für 1 Stück 2 ₰, für jedes weitere Stück bis zu 10 Stück 0,5 ₰, für je weitere 5 Stück 1,5 ₰ für das km; als Abfertigungsgebühr bis zu 10 Stück je 10 ₰, für je angefangene weitere 5 Stück 50 ₰, mindestens 30 ₰ für die Sendung.

Die hiernach für einzelne Stücke Vieh in gewöhnlichen Wagen auf Entfernungen bis einschließlich 800 km sich ergebenden Frachtbeträge sind in einem besonderen Hefte herausgegeben, welches durch die Verkaufsstellen zum Preise von 70 ₰ bezogen werden kann.

2. Kleinvieh in einzelnen Stücken wird zu den Stücksätzen nur in den von der Verwaltung hierfür bestimmten Zügen und nur insoweit befördert, als in diesen Zügen passender Raum vorhanden ist. Sofern dies nicht der Fall ist, die Beförderung aber dennoch auf ausdrückliches Verlangen des Versenders übernommen wird, kommt die Fracht für ein Stück Großvieh (Rindvieh 2c.) in solange zur Erhebung, als die Berechnung der Stücktaxe für Kleinvieh sich nicht höher stellt.

3. Werden einzelne Pferde und einzelne Stücke sonstiges Großvieh gemischt in einen und denselben Wagen geladen, so wird der Stücksatz für Pferde für die ganze Sendung erhoben.

Bei der Zusammenladung von Pferden (auch Ponys) mit Kleinvieh oder von Großvieh mit Kleinvieh oder von verschieden tarifirtem Kleinvieh (Schafen und Lämmer 2c.) wird, sofern der Wagenladungssatz nicht in Betracht kommt, für die verschiedenen Thiergattungen die Fracht besonders berechnet.

4. Die Gestellung von Etagewagen kann für die Beförderung einzelner Stücke oder der eine Wagenladung überschießenden Stücke Vieh nicht verlangt werden.

5. Für einzelne zur Beförderung in gewöhnlichen Wagen aufgegebene Stücke Zuchtvieh werden, insoweit der Wagenladungssatz sich nicht billiger stellt, zwei Drittel des Stücksatzes — mindestens aber die vorgeschriebenen Mindestfrachten bezw. bei Kleinvieh in besonderen Wagen (Siehe Ziffer 2, 2. Satz) mindestens ²/₃ des Stücksatzes für Großvieh — erhoben, wenn die Bescheinigung eines landwirthschaftlichen Vereins oder einer Staats- oder Gemeindebehörde, welche zur Ausstellung derartiger Bescheinigungen durch Bekanntmachung der der Versandstation vorgesetzten Eisenbahn-Direction für befugt erklärt ist, darüber beigebracht wird, daß das betreffende Vieh wirklich Zuchtvieh ist.

C. Besondere Bestimmungen.

1. Kleinvieh in Käfigen 2c. Die Frachtberechnung für Kleinvieh (einschl. Hunden) in Käfigen, Kisten und Säcken und dergl., insoweit nicht

die Abfertigung als Wagenladung vorgenommen werden muß, erfolgt nach den Bestimmungen des Gütertarifs bezw. bei Aufgabe bei den Gepäckexpeditionen nach den Bestimmungen des Gepäcktarifs.

2. Wilde Thiere in Käfigen. Wegen der Beförderung für Einzelsendungen wilder Thiere in Käfigen, insoweit nicht die Gestellung eines besonderen Wagens gefordert wird, siehe die vorstehenden Bestimmungen für Kleinvieh in Käfigen.

3. Einzelne Thiere in Künstlerwagen, in Wagen mit Panoramen, Karussels oder dergl., bleiben frachtfrei.

4. Hunde, als Begleiter von Passagieren werden gegen Lösung eines Scheines in abgesonderten Behältnissen befördert.

Der Preis beträgt auf den preuß. Staatsbahnen 1,5 ₰ für das Stück und km, mindestens 10 ₰ für das Stück.

5. Thiere in Stallungswagen. Für die Beförderung von Pferden u. s. w. in besonders eingerichteten Stallungswagen wurden die aus dem Theil II zu entnehmenden Sätze erhoben.

Die bezl. Sätze auf den preuß. Staatsbahnen betragen für das km:

für 1 Stück	0,30 ℳ	unter Zuschlag einer Abfertigungsgebühr von 1 M. für jedes Stück, mindestens 3 M. für die Sendung.
„ 2 in denselben Wagen verladene Stücke . .	0,40 „	
„ 3 „ „ „ „ „ . .	0,50 „	
„ jedes in demselben Wagen verladene weitere Stück	0,10 „	

Zwei Drittel der nach vorstehenden Kilometersätzen sich ergebenden Frachten unter vorschriftsmäßiger Abrundung der etwa überschießenden Pfennige und unter Zuschlag der vollen Abfertigungsgebühr von 1,00 ℳ für das Stück werden erhoben:

a. für Rennpferde bei Beförderung nach dem Orte des Rennens, sowie bei Rückbeförderung nach der Absende- oder einer andern Station, sofern bei der Aufgabe durch ein Attest des das Rennen leitenden Comités oder des General-Sekretariats des Union-Klubs in Berlin nachgewiesen wird, daß die Pferde zu dem Rennen angemeldet sind resp. daran Theil genommen haben;

b. für Vollblut-Mutterpferde (einschließlich der dazu gehörigen Fohlen) bei Beförderung von den Landesgestüten oder an dieselben, sowie bei Beförderung nach und von den von den Landesgestüten eingerichteten Beschälstationen, wenn durch Bescheinigung der betreffenden Gestüt-Directionen oder des General-Sekretariats des Union-Klubs in Berlin dargethan wird, daß die Pferde der Beschälung wegen zu einem dem Standorte nach näher zu bezeichnenden Hengste gesandt werden oder von da zurückkehren.

Die Begleiter solcher Renn- und Vollblut-Mutterpferde werden in der 3. Wagenklasse auf ein Billet der 4. Klasse und, sofern sie im Pferdewagen Platz zu nehmen haben, zum Fahrpreise von 0,02 ℳ für die Person und das km befördert.

D. Zuladungen und theilweise Ausladungen.

Unterwegs zugeladenes Vieh wird, wenn die Eisenbahn die Zuladung überhaupt gestattet, auch wenn es demselben Versender gehört, als neu aufgegebene Sendung betrachtet und tarifirt.

Wird die Ausladung eines Theiles einer Viehsendung gestattet, bevor die Station, nach welcher die Abfertigung erfolgte, erreicht ist, so wird die Fracht in gleicher Weise erhoben, als wenn von vornherein verschiedene Sendungen nach den einzelnen in Frage kommenden Stationen aufgegeben worden wären.

E. Wird die Beförderung von Thieren in einem Zuge verlangt und gestattet, der für die Beförderung von Vieh überhaupt oder für die Beförderung der betreffenden Viehgattung nicht bestimmt ist, so kommen die betreffenden Frachtsätze mit einem Zuschlage zur Erhebung. (Der Zuschlag auf den preuß. Staatsbahnen beträgt 50%).

Die allgemeinen Beförderungsbedingungen.

Die Beförderung einer Leiche muß, wenn sie von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, auf einer Zwischenstation mindestens 12 Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leiche muß in einem Metallsarge luftdicht eingeschlossen und dieser von einer hölzernen Umhüllung dergestalt umgeben sein, daß jede Verschiebung des Sarges innerhalb der Umhüllung verhindert wird.

Der Leiche muß ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Fahrkarte zu lösen und denselben Zug zu benutzen hat, in dem die Leiche befördert wird.

Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die tarifmäßigen Beförderungsgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden.

Die Beförderung von Leichen erfolgt mit den Personenzügen auf Grund eines Beförderngsscheines, dessen Ausfertigung bei der Gepäckexpedition zu beantragen ist. Beförderung mit dem Eil-Personen- (Courier-, Schnell-, Expreß-) Zügen kann nicht verlangt werden.

Ueber die ausnahmsweise Zulassung von Leichen zur Beförderung mit den Courier-, Schnell- und Eilzügen entscheidet in jedem einzelnen Falle die der Aufgabestation zunächst vorgesetzte Behörde.

Die Auslieferung auf der Bestimmungsstation erfolgt nach den Bestimmungen über Auslieferung des Reisegepäcks gegen Rückgabe des ertheilten Beförderungsscheines.

Begleiter haben das Fahrgeld der zu benutzenden Wagenklassen zu entrichten, und wenn sie im Leichenwagen selbst Platz nehmen, eine Fahrkarte der im Zuge befindlichen niedrigsten Wagenklasse zu lösen. —

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beföderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet werden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

1. Fahrzeuge, welche auf ihren eigenen Rädern laufen oder auf von den Versendern gestellten Truks befördert werden (Locomotiven, auch Dampfwagen, Tender und andere Eisenbahnfahrzeuge), desgl. Locomotiven und Tender (auch Straßenbahn-Locomotiven), welche auf Eisenbahnwagen von höchstens 20 000 kg Ladefähigkeit zur Beförderung gelangen, sind bei den Güter-Expeditionen mit Frachtbriefen nach den allgemeinen für die Beförderung von Fahrzeugen u. s. w. vorgesehenen Bedingungen und nach den Bestimmungen des Fahrzeugtarifs abzufertigen. Eine eilgutmäßige Beförderung dieser Fahrzeuge findet nicht statt.

2. Für Fahrzeuge aller Art, welche durch die Seitenthüren gedeckt gebauter Wagen verladen werden können, gelten im Fall der Aufgabe bei den Gepäck-Expeditionen behufs Abfertigung mit einem Personenzuge die für die Beförderung von Gepäck vorgesehenen allgemeinen Bedingungen und die Bestimmungen der Gepäcktarife.

3. Equipagen und andere unbeladene, nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens nicht verladen werden können, desgleichen Wohnungswagen (sog. Künstlerwagen), Wagen mit Panoramen, Karussels, sowie mit einzelnen lebenden Thieren u. dergl. sind, für den Fall sie zur Beförderung in einem Personenzuge bei den Gepäckexpeditionen aufgegeben werden, mittelst eines von den Expeditionen auszustellenden Beförderungsscheines nach den für die Beförderung von Fahrzeugen vorgesehenen allgemeinen Bedingungen und nach den Bestimmungen des Fahrzeugtarifs abzufertigen.

4. Für Fahrzeuge aller Art — ausgenommen die zu 1 näher bezeichneten Eisenbahnfahrzeuge — gelten, für den Fall dieselben bei der Güter-Expedition aufgegeben werden, die für die Beförderung von Gütern vorgesehenen allgemeinen Bedingungen und die Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs.

Sofern den von den Gepäck-Expeditionen abzufertigenden unter 3 näher bezeichneten Fahrzeugen ein Begleiter beigegeben wird, hat derselbe eine Fahrkarte für die von ihm zu benutzende Wagenklasse zu lösen. Die Begleiter zu Eisenbahnfahrzeugen erhalten freie Fahrt in denselben.

Die Beladung der zur Beförderung aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuge wird nach zuvor bei der Eisenbahnverwaltung eingeholter Genehmigung und nur gegen Zahlung der tarifmäßigen Fracht für die auf die Wagen geladenen Gegenstände zugelassen.

Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Reisegepäck in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen.

Gegenstände, welche von der Beförderung überhaupt oder als Frachtgut ausgeschlossen, oder nur bedingungsweise zu derselben zugelassen sind, dürfen in Equipagen oder anderen Fahrzeugen nicht aufbewahrt werden.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Werthversicherung muß von der Expedition der Abgangsstation im Beförderungsschein vermerkt sein und ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht aber für die darin befindlichen Gegenstände zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Beförderungspreis des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz beträgt 1 ‰ des für jedes Fahrzeug angegebenen Betrages für jede angefangenen 150 km der ganzen Beförderungsstrecke und mindestens 10 ₰ unter Abruudung des ganzen Betrages auf 10 ₰.

Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch Beschädigungsfällen den Betrag von 900 ℳ übersteigen soll.

Die Beförderung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind; sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen anderen übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

Die Lieferungszeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 30 ℳ für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß. Die Angabe eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Beförderungsscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitnng erfolgt die Angabe nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher ½ ₰ für jede angefangenen 60 ℳ des ganzen angegebenen Betrages und für jede 7,5 km, mindestens aber 0,30 ℳ beträgt, unter Abrundung des ganzen Betrages auf volle 10 ₰.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Der Absender bezw. Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden

selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sichern Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

Zur Beförderung wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet; die Annahme findet jedoch statt, wenn die Gefahr einer Beschädigung von Menschen, Thieren und Gütern durch die Art und Weise der Verpackung oder Verladung nach dem Ermessen der Aufgabestation ausgeschlossen ist.

Bei Aufgabe einzelner Stücke Vieh, sowie von Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Gänse 2c.) in Wagenladungen kann von der Beigabe eines Begleiters nach dem Ermessen der Absendestation abgesehen werden. Großvieh in Wagenladungen wird nur mit Begleitung angenommrn; für je 3 Wagen muß mindestens ein Begleiter gestellt werden.

Diejenigen Begleiter von lebenden Thieren, welche in den betreffenden Viehwagen Platz nehmen, oder welchen ein Platz im Packwagen oder in einem Güterwagen angewiesen werden muß, zahlen 2 ₰ für das km. Der Beförderungsschein dient in solchem Falle als Fahrberechtigung.

Zu jeder Sendung wird nur ein Begleiter zum Fahrpreise von 2 ₰ für das km zugelassen, jedoch mit der Maßgabe, daß, wenn eine Sendung aus mehr als einer Wagenladung besteht, für jeden Wagen ein Begleiter zum Fahrpreise von 2 ₰ für das km zuzulassen ist.

Begleiter über die zulässige Zahl hinaus haben, sofern sie in den Viehwagen Platz nehmen, Fahrkarten der auf der betreffenden Strecke bestehenden niedrigsten Wagenklasse zn lösen; benutzen die Begleiter aber Personenwagen, so haben sie Fahrkarten der betreffenden Wagenklasse zu lösen.

Jedem Begleiter ist gestattet, einen Hund im Viehwagen unentgeltlich mitzunehmen.

Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden und sonstigen Thieren stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde, sonstige Thiere zwei Stunden vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Thiere bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Von Zwischenstationen ab kann auf die Versendung von Pferden mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet, die Mitnahme von andern Thieren jedoch im Voraus nicht zugesichert werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert, das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde, das Abführen anderer Thiere spätestens zwei Stunden nach der Ankunft auf dem Bahnhof geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahn-Verwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Die Beförderung der Thiere mit Begleitung erfolgt auf Grund von Beförderungsscheinen, welche die Expedition ausfertigt. Die Beförderung

von Thieren ohne Begleitung geschieht auf Grund von Frachtbriefen. Bei welcher Dienststelle die Auflieferung zu erfolgen hat, bezw. die Ablieferung stattfindet, bestimmt sich nach den Einrichtungen der Versand- bezw. Empfangsbahn. Falls kleines Vieh in Käfigen 2c. als Gepäck aufgegeben wird, geschieht die Beförderung auf Grund von Gepäckscheinen. Die Auslieferung der auf Beförderungsschein und der auf Gepäckschein abgefertigten Sendungen erfolgt gegen Rückgabe des Scheines an dessen Inhaber, die Aushändigung der Frachtbriefsendungen an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger.

Sowohl hinsichtlich der auf Beförderungsschein als hinsichtlich der auf Grund von Frachtbriefen oder Gepäckscheinen abgefertigten Thiersendungen ist der Fahrpreis am Absendeorte zu erlegen und bleibt eine Nachnahmebelastung ausgeschlossen.

Auf den preuß. Staatbahnen (auch im norddeutschen Eisenbahn-Verbande, ausschl. des Verkehrs mit der Werrabahn) können lebende Thiere auch unfrankirt und unter Nachnahmebelastung zur Beförderung zugelassen werden, wenn der Versender unter Ausstellung eines Reverses und gegen Hinterlegung eines die Frachtkosten deckenden Betrages die nöthige Sicherheit leistet. Den Viehsendungen unter Nachnahmebelastung ist von der Versandstation ein Begleitschein mitzugeben, welcher von der Empfangsstation mit entsprechendem Vermerk über die erfolgte Einlösung der Nachnahme zu versehen und demnächst zurückzusenden ist, worauf die Versandstation die Nachnahme auszahlt.

Für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere, welche von oder nach Stationen der preuß. Staatsbahnen, der unter preuß. Staatsverwaltung stehenden Gesellschaftsbahnen, der elsaß-lothringischen, der holländischen (nur für lebende Thiere), dortmund-gronau-entscheder, eutin-lübecker, halberstadt-blankenburger, hessischen Ludwigs-, lübeck-büchener, marienburg-mlawkaer, mecklenburgischen Friedrich-Franz-, oldenburgischen Staats-, weimar-geraer und Werra-Bahn zur Beförderung aufgegeben werden, sollen, wenn in Ermangelung direkter Tarife auf einer oder mehreren Unterwegsstationen Umkartirungen vorgenommen werden müssen, und sofern die Umkartirungsstationen einer der vorgenannten Bahnen angehören, nur die einmaligen tarifmäßigen Abfertigungsgebühren für die ganze Beförderungsstrecke berechnet werden und zwar zur Hälfte bei der ersten Abfertigung von der Versanderpedition und zur anderen Hälfte bei der letzten Abfertigung nach der Bestimmungsstation. Diese einmalige Berechnung der Abfertigungsgebühren findet im Verkehr zwischen Stationen der preuß. Staats-, der unter preuß. Staatsverwaltung stehenden Gesellschafts-, der elsaß-lothringen und der oldenburgischen Staatsbahnen auch dann statt, wenn die Umkartirung dadurch veranlaßt wird, daß die Versender aus besonderen Gründen eine von der für den allgemeinen Verkehr festgesetzten Beförderungslinie abweichende Linie vorgeschrieben haben.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr vorgesehenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf die Beförderung von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während der Beförderung oder beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zur Beförderung benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während der Beförderung abgewendet werden können.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so bilden, sowohl in Verlust wie in Beschädigungsfällen, der vom Aufgeber angegebene Werth, falls aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Höchst-Entschädigungssätze: 600 M für 1 Pferd, 200 M für ein Füllen bis zu einem Jahr, 300 M für einen Mastochsen, 200 M für ein Haupt-Rindvieh, 25 M für ein Kalb bis zu einem Jahr, 90 M für ein Mastschwein, 35 M für ein mageres Schwein, 10 M für ein Ferkel bis zu 3 Monaten, 20 M für ein Schaf oder eine Ziege, 10 M für einen Hund, 100 M für 100 kg sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmäßigen Beförderungspreise ein Zuschlag von 1 ‰ des ganzen angegebenen Betrages für jede angefangenen 150 km der ganzen Beförderungsstrecke, mindestens 10 ₰ zu zahlen, unter Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 10 ₰.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen, oder auf dem Beförderungsscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

Die Lieferungszeit setzt sich aus Abfertigungs- und Beförderungsfrist zusammen und darf nicht mehr betragen als:

1. an Abfertigungsfrist . . . . 1 Tag;
2. an Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 km . 1 Tag.

Sie beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefs oder Aushändigung des Gepäck- oder Beförderungsscheines folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Vieh auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereitgestellt ist.

Der Lauf der Lieferungsfristen ruht für die Dauer des Aufenthalts des Viehs auf den Tränkestationen.

Im Uebrigen kommen für die Berechnung derselben, sowie auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit die im deutschen Gütertarif für Eilgut vorgesehenen Bestimmungen zur Anwendung.

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden.

Die Angabe eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Beförderungsscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag von 1/4 ₰ für jede 7,5 km und für jede angefangenen 60 ℳ des ganzen angegebenen Betrages, unter Abrundung auf 10 ₰ mindestens ein Betrag von 30 ₰ erhoben. —

Das Ein- und Ausladen der Leichen, der Effecten Verstorbener und der Fahrzeuge ist Sache der Versender bezw. Empfänger, welche auch die ordnungsmäßige Befestigung der Fahrzeuge auf den zur Beförderung bestimmten Wagen selbst zu bewirken haben. Ebenso ist das Ein- und Ausladen lebender Thiere, mit Ausnahme der in Käfigen, Kisten, Körben, Säcken und dergl. zur Beförderung kommenden Einzelsendungen, stets durch die Versender bezw. Empfänger zu besorgen Wird das Auf- und Abladen von Fahrzeugen von den im Dienste der Eisenbahn-Verwaltung stehenden Arbeiter besorgt, so werden die im Tarif für die Nebengebühren angegebenen Gebühren erhoben.

Wir haben nachstehend die Frachten für verschiedene Entfernungen ausgerechnet, um an der Hand der gegebenen Beträge die Frachten wenigstens überschläglich für alle Entfernungen ermittteln zu können.

Die Fracht beträgt auf eine Entfernung von

	10 km ℳ	30 km ℳ	60 km ℳ	120 km ℳ	300 km ℳ	600 km ℳ	1000 km ℳ
1) für Leichen *)							
a. in einem gewöhnlichen Personenzuge	10.—	18.—	30.—	54.—	126.—	246.—	406.—
b. in einem Eilpersonenzuge	12.—	24.—	42.—	78.—	186.—	366.—	606.—
2) für Lokomotiven und Tender (auch Straßenbahn-Lokomotiven) für 1000 kg des wirklichen Gewichts (angefangene 100 kg werden für voll gerechnet)	1.30	1.90	2.80	4.60	10.—	19.—	31.—
3) für andere auf eigenen Rädern laufende Eisenbahnfahrzeuge, wie leere Personen- und Güterwagen 2c.	5.40	8.20	12.40	20.80	46.—	88.—	144.—
4) für die bei den Gepäck-Expeditionen aufzugebenden Equipagen und andere unbeladene, nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge	Dieselben Sätze wie vorstehend für Leichen unter 1a und 1b. (Siehe auch unter d Deutscher Eisenbahn-Güter-Tarif.)						
5) für Vieh							
a. für Pferde, auch Pony, in Wagen von 18 □m Ladefläche	12.60	23.40	39.60	72.—	169.20	331.20	547.20
b. desgleichen in Wagen von 14 □m Ladefläche	9.80	18.20	30.80	56.—	131.60	257.60	425.60

*) In beliebiger Anzahl bis zur vollen Wagenausnutzung.

	10 km ℳ	30 km ℳ	60 km ℳ	120 km ℳ	300 km ℳ	600 km ℳ	1000 km ℳ
c) desgleichen für 1 Stück	3.—	7.—	13.—	25.—	61.—	121.—	201.—
" " 2 "	4.50	9.50	17.—	32.—	77.—	152.—	252.—
" " 3 "	6.—	12.—	21.—	39.—	93.—	183.—	303.—
" " 4 "	7.50	14.50	25.—	46.—	109.—	214.—	354.—
" " 5 "	8.80	16.80	28.80	52.80	124.80	244.80	404.80
" " 6 "	10.10	19.10	32.60	59.60	140.60	275.60	455.60
" " 7 "	11.40	21.40	36.40	36.40	156.40	306.40	506.40

(Für 6 bezw. 8 Stück und mehr wird die Fracht für eine volle Ladung in Wagen von 14 bezw. 18 □m und mehr berechnet. Siehe vorstehend unter 5a.)

6) für sonstiges Großvieh, als Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen (bis zu 1 Jahr)	10 km ℳ	30 km ℳ	60 km ℳ	120 km ℳ	300 km ℳ	600 km ℳ	1000 km ℳ
a. in Wagen von 18 □m Ladefläche	10.80	18.—	28.80	50.40	115.20	223.20	367.20
b. desgleichen von 14 □m	8.40	14.—	22.40	39.20	89.60	173.60	285.60
c. " für 1 Stück	2.—	3.60	6.60	12.60	30.60	60.60	100.60
" " 2 "	2.50	5.10	9.—	16.80	40.20	79.20	131.20
" " 3 "	3.40	6.60	11.40	21.—	49.80	97.80	161.80
" " 4 "	4.30	8.10	13.80	25.20	59.40	116.40	192.40
" " 5 "	5.20	9.60	16.20	29.40	69.—	135.—	223.—
" " 6 "	6.10	11.10	18.60	33.60	78.60	153.60	253.60
" " 7 "	7.—	12.60	21.—	37.80	88.20	172.20	284.20
" " 8 "	7.90	14.10	23.40	42.—	97.80	190.80	314.80
" " 9 "	8.80	15.60	25.80	46.20	107.40	209.40	345.40
" " 10 "	9.70	17.10	28.20	50.40	117.—	228.—	376.—
" " 11 "	und mehr die Fracht für eine volle Ladung in Wagen von 18 □m Ladefläche.						S. vorstehend unter 6a und 6b.
" " 8 "	und mehr die Fracht für eine volle Ladung in Wagen von 14 □m Ladefläche.						

7) für Kleinvieh, als Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Gänse u. s. w.	10 km ℳ	30 km ℳ	60 km ℳ	120 km ℳ	300 km ℳ	600 km ℳ	800 km ℳ
a. für Ladungen in gewöhnlichen Wagen (zu 18 und 14 □m Ladefläche)	(S. vorstehend unter 6a und 6b.)						
b. für Ladungen in Wagen mit mehreren Böden zu 18 □m Ladefläche	12.—	21.60	35.90	64.70	150.80	294.50	390.20
c. desgleichtn zu 14 □m Ladefläche	9.30	16.80	27.90	50.30	117.30	229.—	303.50
d. desgleichen für 1 Stück	—.40	—.80	1.40	2.60	6.20	12.20	16.20
" " 3 "	1.20	2.40	4.20	7.80	18.60	36.60	48.60
" " 6 "	2.40	4.80	8.40	15.60	37.20	73.20	97.20
" " 10 "	4.—	8.—	14.—	26.—	62.—	122.—	162.—
" " 18 "	6.40	12.—	20.40	37.20	87.60	171.60	227.60
" " 27 "	9.10	16.50	27.60	49.80	116.40	227.40	301.40
" " 36 "	11.80	21.—	34.80	62.40	145.20	283.20	375.20
" " 48 "	15.40	27.—	44.40	79.20	183.60	357.60	473.60
8) für Ferkel (im Alter bis zu 6 Monaten) Lämmer, Zicklein u. sonstige kleine Thiere							
für 1 Stück	—.30	—.70	1.30	2.50	6.10	12.10	16.10
" 10 "	1.70	3.—	4.90	8.80	20.50	40.—	53.—
für je weitere 5 St. 11—15	2.30	3.90	6.30	11.10	25.50	49.50	65.50
21—25	3.60	5.80	9.10	15.70	35.50	68.50	90.50
46—50	6.90	10.60	16.10	27.20	60.50	116.—	153.—
71—75	10.10	15.30	23.10	38.70	85.50	163.50	215.50
96—100	13.40	20.10	30.10	50.20	110.50	211.—	278.—

Nebengebührentarif.

Gültig für sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands.

Leichen:

1. Wagenstandgeld für nicht rechtzeitige Abholung bezw. Ver- und Entladung von Leichen für jeden Wagen und angefangenen Tag der Fristversäumung 2 ℳ.

Fahrzeuge:

Nach Ablauf der vorgeschriebenen Abholezeit wird an Standgeld bezw. Wagenstandgeld erhoben:

1. für von der Güter-Expedition abzufertigende Fahrzeuge für je angefangene 24 Stunden, für die ersten 24 Stunden 2 ℳ, für die zweiten 24 Stunden 3 ℳ und für je weitere 24 Stunden 4 ℳ;

2. für von der Gepäck-Expedition abgefertigte Fahrzeuge, für jedes Fahrzeug und jede angefangene Stunde 50 ₰.

(Die Gebühren zu 2 und 3 werden erhoben, gleichviel ob die Fahrzeuge sich noch auf den zur Beförderung benutzten Eisenbahnwagen befinden oder abgeladen sind.)

3. Für die nicht rechtzeitige Beladung der bestellten Wagen: die unter 2 vorgesehenen Gebühren;

4. für das Auf- und Abladen der von der Gepäck-Expedition abzufertigenden Fahrzeuge seitens der Eisenbahn a) an Ladegebühren für jedes Fahrzeug 1 ℳ, b) bei Benutzung des Krahns neben der Gebühr zu a an Krahngeld 75 ₰;

5. desgleichen für Fahrzeuge, welche vom Versender bezw. Empfänger an Krahnen ver- bezw. entladen werden für jedes Fahrzeug 75 ₰;

6. erfolgt die Bedeckung der nach dem Fahrzeugtarif abzufertigenden Fahrzeuge mittelst Decken der Eisenbahnverwaltung, so wird für jede Decke und jede angefangenen 200 km der Beförderungsstrecke 2 ℳ erhoben.

Lebende Thiere:

1. An Standgeld wird erhoben für jedes Stück und angefangene Stunde: für Pferde und Ponys, jedoch ausschließlich Fohlen 50 ₰, für Ochsen, Kühe, Rinder, Fersen, Fohlen, Esel, 10 ₰, für kleineres Vieh 5 ₰.

2. Falls die Thiere in den Wagen stehen bleiben, wird das unter 2 vorgesehene Wagenstandgeld erhoben.

3. Desgleichen für nicht rechtzeitige Beladung der angeforderten Wagen.

4. (Desinfektionsgebühren siehe S. 180.)

Im Allgemeinen werden an Nebengebühren mindestens 10 ₰ erhoben; bei Ueberschreitung dieses Mindestsatzes werden die Gebühren auf volle 10 ₰ in der Weise berechnet, daß Beträge unter 5 ₰ gar nicht, von 5 ₰ ab aber für 10 ₰ gerechnet werden.

d. Der deutsche Eisenbahn-Güter-Tarif.

I. Grundsätze für die Fachberechnung.

Die Frachtsätze der einzelnen Klassen des deutschen Gütertarifs sind wie folgt zusammengesetzt:

a = Streckensatz für jedes t-km. b = Abfertigungsgebühr für 100 kg.		Frachtsätze der Staatsbahnen in Pfennigen. in Preußen	Bayern	Württemberg	Baden
Eilgutklasse . . .	a.	22	23	23	22
	b.	40	24	24	40
Stückgutklasse . . .	a.	11	11,5	11,5	11
	b.	20	20	20	20
Wagenladungsklasse A¹	a.	6,7	6,8	7,5	6,7
	b.	20	12	12	20
" B	a.	6	6	6	6
	b.	12	12	12	12
" A²	a.	5	5,5	6	5
	b.	12	12	12	12
Sondertarif 1 . . .	a.	4,5	4,5	4,8	4,5
	b.	12	12	12	12
" 2 . . .	a.	3,5	3,4	4	3,5
	b.	12	12	12	12
" 3 . . .	a.	2,6 bis 100 km; 2,2 über 100 "	2,7	3	2,7
	b.	12	7	12 bis 35 km; 11 über 35 "	12

Die Abfertigungsgebühr für 100 kg auf Entfernungen bis 100 km wird in Preußen und Baden verschieden berechnet. Preußen berechnet zum Zwecke der Erleichterung des Verkehrs auf kurze Entfernungen bei der Stückgutklasse und Wagenklasse A¹ bis zu 10 km 10 ₰ und für je weitere 10 km 1 ₰ mehr, für 100 km und mehr 20 ₰; bei der Klasse B bis zu 10 km 8 ₰ und für je weitere 10 km 1 ₰ mehr, über 40 km 12 ₰; bei der Klasse A² und den Sondertarifen bis zu 10 km 8 ₰, über 10 km bis 100 km 9 ₰ und über 100 km 12 ₰.

Baden berechnet auf Entfernungen bis 20 km bei Stückgut und Klasse A¹ 10 ₰ und für jedes km mehr 0,5 ₰, über 40 km also 20 ₰; bei Klasse B und den 3 Sondertarifen bis zu 20 km 6 ₰ und für jedes km mehr 0,3 ₰, über 40 km also 12 ₰.

Die württembergische Bahn bringt zur Sicherstellung des Durchgangsverkehrs im direkten Verkehr mit anderen Bahnen die bei jeder Tarifklasse angesetzte Abfertigungsgebühr nur zur Hälfte in Anrechnung mit Ausnahme der Klasse A¹, für welche sie 10 ₰ im direkten Verkehr berechnet.

Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die hessische Ludwigs-, Main-Neckar-, sächsische und oldenburgische Staatsbahn haben dieselben Streckensätze und Abfertigungsgebühren wie die preuß. Staatsbahnen.

Die Fracht wird nach kg berechnet. Sendungen unter 20 kg werden für 20 kg, das darüber hinausgehende Gewicht wird mit 10 kg steigend so berechnet, daß je angefangene 10 kg für voll gelten.

Die zu erhebende Fracht wird mit vollen 10 ₰ abgerundet, so daß Beträge unter 5 ₰ gar nicht, von 5 ₰ ab aber für 10 ₰ gerechnet werden.

Nach den ständigen Einheitssätzen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs hat man in den einzelnen Bahn- und Verkehrsgebieten die Frachten für 100 kg und kilometerweise ausgerechnet und zwei Verzeichnisse, das Kilometer- und Frachten-Verzeichnis, hergestellt. Das Kilometer-Verzeichnis

enthält die Entfernungen zwischen den sämmtlichen Stationen des betreffenden Binnen- oder Verbands-Verkehrs; das Frachten-Verzeichniß weist für ein Gewicht von 100 kg die Sätze der sämmtlichen Tarifklassen nach, wie sich solche nach Maßgabe der Einheitssätze für jedes Kilometer ergeben, von eins an bis zu derjenigen Zahl der Kilometer, welche die weiteste Entfernung in dem betreffenden Verkehrsgebiet bildet. Will man die Fracht von der einen Station nach einer anderen Station wissen, so ermittelt man im Kilometer-Verzeichniß die Entfernung zwischen beiden Stationen, schlägt im Frachten-Verzeichniß die betreffende Kilometerzahl auf, und man hat die Frachtsätze der sämmtlichen Güterklassen für 100 kg fertig ausgerechnet vorliegen.

Die Ausnahmetarife erscheinen in den einzelnen Binnen- und Verbands-Verkehren als sogenannte Stationstarife, aus welchen die Frachtsätze für 100 kg des betreffenden Gutes zwischen sämmtlichen betheiligten Stationen direkt zu ersehen sind.

Zur Vereinfachung der Tarife dienen die Schnitttarife, welche von Stationen des einen Verkehrs- oder Bahngebiets bis zu der gemeinschaftlichen Uebergangsstation (Schnittpunkte) und von dieser bis zu den Stationen des anderen Verkehrs- bezw. Bahngebiets erstellt werden, so daß die sich von der Absendestation bis zum Schnittpunkte und von da bis zur Bestimmungsstation ergebenden beiden Frachtbeträge zusammen den Tarifsatz von der Absende- bis zur Bestimmungsstation ergeben. Wo mehrere Schnittpunkte bestehen, wie z. B. im Verkehr mit Frankreich, Bayern, ist darauf zu achten, daß bei der Zusammenstellung der einzelnen Schnitttarifsätze letztere nicht verwechselt werden.

Die preuß. Aufsichtsbehörde hat die Anfertigung von besonderen Stationstarifen angeordnet, aus welchen die Frachtsätze nach allen Stationen, mit welchen die betreffende Station in direkter Verbindung steht, und der Beförderungsweg zu ersehen sind. Diese Stationstarife können von den Verfrachtern bei sämmtlichen größeren Güter-Expeditionen zum Selbstkostenpreise bezogen werden. Weiß man die Entfernung nach einer Station, so lassen sich die sämmtlichen Sätze der einzelnen Klassen leicht ermitteln, indem man die ständigen Streckensätze für 100 kg und km mit der Anzahl der km vervielfältigt und die für die betreffende Entfernung vorgesehene Abfertigungsgebühr hinzurechnet. Will man z. B. 100 kg Stückgut auf eine Entfernung von 50 km versenden, so nimmt man 50×1,10 ₰ (Streckensatz) = 55 ₰ + 14 ₰ (Abfertigungsgebühr) und man hat den Frachtsatz von 69 ₰ für 100 kg und 50 km.

Die Frachtberechnung ist eine verschiedene, je nachdem die Güter zu Beförderung gelangen: 1. als Eilgüter, 2. als Stückgüter, 3. als Wageladungsgüter.

1. Eilgut. Eilstückgut wird zu den im Tarif ausgeworfenen Sätzen, Eilgut in Wagenladungen ohne Unterschied der Güter zum doppelten Satz der Allgemeinen Wagenladungsklassen gefahren. Der Mindestsatz der Eilgutfracht beträgt 0,50 ℳ für jede Frachtbriefsendung. Wird die Beförderung von Eilgütern auf Verlangen mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung mit einem Schnellzuge bewirkt, so geschieht dies gegen Erhebung der

doppelten Eilgutfracht, in welchem Falle die Mindestfracht 1 *M* für jede Frachtbriefsendung beträgt. Die Frachtberechnung für Schnellzugsgut erfolgt in der Weise, daß das wirkliche, mindestens aber das zulässige Mindestgewicht (20 kg) verdoppelt, vorschriftsmäßig abgerundet und hierfür die Eilgutfracht in Berechnung gezogen wird.

2. Stückgut. Zu den Stückgutfrachtsätzen werden alle Güter befördert, soweit sie der Versender nicht als Eilgut und nicht als Wagenladungen aufgiebt. Der Mindestsatz der Stückgutfracht beträgt 0,30 *M* für jede Frachtbriefsendung.

Will Jemand ein Frachtstück im Gewichte von 50 kg versenden, so kostet dasselbe an Fracht auf eine Entfernung von

	25 km *M*	75 km *M*	150 km *M*	375 km *M*	750 km *M*	1125 km *M*	
Mit der Post	*2.50	2.50	5.—	9.50	14.—	18.50	
" " " in 10 Packetchen zu 5 kg . . .	*2.50	2.50	5.—	5.—	5.—	5.—	
Mit der Bahn als Gepäck	*1.—	1.90	3.80	9.40	18.80	28.10	auch Kleinvieh in Käfigen rc.
" " " " Schnellzugsgut	*1.—	2.—	3.70	8.70	16.90	25.20	
Mit der Bahn als Eilgut	*—.50	1.—	1.90	4.30	8.50	12.60	
" " " " Frachtgut	*—.30	—.50	—.90	2.20	4.20	6.30	
Als Einzelvieh mit der Bahn (1 St. unverpackt)	—.70	1.70	3.20	7.70	15.20	22.70	

* Mindestsatz.

Auf größere Entfernungen hat also die Post, auf kürzere Entfernung die Eisenbahn billigere Frachten aufzuweisen. Bei der Beförderung mit der Eisenbahn ist bei eiligen Sendungen, namentlich auch bei Kleinvieh in Käfigen, welches beliebig bei der Gepäck- oder bei der Güter-Expedition angeliefert werden kann, die Aufgabe als Gepäck vorzuziehen, weil dieses mit dem anschließenden Personenzuge befördert wird, während für die Beförderung als Schnellzugsgut und Eilgut eine Frist von 1 Tag für die Abfertigung auf der Versand- und Empfangsstation und 1 Tag für je angefangene 300 km der Entfernung zwischen diesen beiden Stationen, also auf Entfernungen bis zu 300 km 2 volle Tage vorgesehen sind. Bei Frachtgut werden 2 Tage für die Abfertigung und für die Beförderung auf die ersten 100 km 1 Tag, für je angefangene weitere 200 km 1 Tag mehr, also auf eine Entfernung bis 300 km 4 Tage berechnet.

Dann aber wird für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung bei Gepäck eine Entschädigung von 12 *M*, bei Fracht-, Eil- und Schnellzugsgut aber nur eine solche von 1 *M* 20 ₰ für das kg bewilligt, wenn nicht ein höherer Werth im Gepäckschein bezw. Frachtbrief angegeben ist.

3. Wagenladungen. (a. Allgemeine Wagenladungsklassen.) Zu den Sätzen der Klassen A 1 und B werden alle diejenigen Güter befördert, welche in dem Verzeichnisse der Sonder- und Ausnahmetarife nicht besonders namhaft gemacht sind, und welche von dem Versender mit einem Frachtbriefe für einen Wagen als Wagenladungen aufgegeben werden, soweit nicht unter 4 (besondere Vorschriften für bestimmte Beförderungsgegenstände) etwas anderes festgesetzt ist. Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg oder bei

Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen kommen die Frachtsätze der Klasse A 1 und bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Wagen oder Frachtzahlung hierfür die Frachtsätze der Klasse B zur Anwendung. Die Frachtberechnung geschieht in diesen Klassen folgendermaßen: Von jedem Wagen wird die Fracht zu dem Satze der Klasse A 1 nach dem wirklichen Gewichte, mindestens aber für 5000 kg erhoben. Ergiebt jedoch die Berechnung für 10 000 kg zu dem Satze die Klasse B eine geringere Fracht, so kommt diese zur Erhebung.

(b. Sondertarife I, II, III.) Zu den Frachtsätzen der Sondertarife werden die in dem betreffenden Verzeichnisse aufgeführten Güter befördert, wenn der Versender sie mit je einem Frachtbriefe in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen aufliefert oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt. Bei Aufgabe von Mengen unter 10 000 kg, jedoch von mindestens 5000 kg oder bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen, werden die Güter der Sondertarife I und II zu den Sätzen der Klasse A 2 und die Güter des Sondertarifs III zu den Sätzen des Sondertarifs II befördert, wenn nicht der betreffende Tarifsatz für 10 000 kg eine billigere Fracht ergibt. Siehe übrigens auch die Bestimmung unter 4c.

(c. Gemeinsame Bestimmungen für alle Wagenladungen.) Das Zusammenladen beliebiger Güter ist gestattet, insoweit nicht reglementarische Bestimmungen entgegenstehen, jedoch wird eine Haftpflicht gegen Beschädigung des einen Guts durch das andere nicht übernommen. Wagenladungen können also auch aus verschiedenen Gütern eines und desselben Sondertarifs oder der verschiedenen Sondertarife, oder auch aus Gütern der Sondertarife und aus Gütern aller Art (A 1 und B.) gebildet werden. In diesen Fällen kommt die Fracht nach dem dabei befindlichen höchsttarifirten Gute zur Anwendung, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. Die im Verzeichniß der sperrigen Güter zu d I 4c aufgeführten Güter gelten im Sinne der vorstehenden Bestimmung als Güter des Sondertarifs III, soweit sie nicht in dem Verzeichniß der Güter der Sondertarife I oder II unter diesen aufgeführt sind. Wenn durch den Versender weder der Laderaum noch das Ladegewicht des Wagens ausgenutzt wird, so hat die Eisenbahnverwaltung das Recht, ihrerseits Zuladungen vorzunehmen, unter Vertretung des in Folge der Zuladung den bereits verladenen Gütern etwa zugefügten Schadens.

4. Besondere Vorschriften für bestimmte Beförderungsgegenstände. (a. Entzündbare Gegenstände.) Für die in der Anlage D des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands unter I aufgeführten Gegenstände (Schieß- und Sprengpulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder, Patronen aus Dynamit u. s. w. Nitrocelluloſe (Schießbaumwolle, Collodiumwolle), wird das Doppelte der gewöhnlichen Stückgut- oder Wagenladungsfracht, mindestens jedoch die Fracht für 5000 kg nach den Sätzen der Klasse A 1 für die Frachtbriefsendung, erhoben. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob eine Beiladung anderer Güter stattgefunden hat oder nicht. Sofern bei Sendungen von Sprengstoffen nach den reglementarischen Bestimmungen Schutzwagen zur Einstellung gelangen müssen und

solche nicht durch gleichzeitig von demselben Versender aufgegebene beladene Wagen mit dessen Zustimmung gestellt werden, ist in allen Fällen die tarifmäßige Gebühr für 2 Schutzwagen zu entrichten, ohne Rücksicht darauf, ob die Schutzwagen aus der Zahl der ohnehin zur Beförderung bestimmten Wagen entnommen oder ob sie besonders zu diesem Zwecke in den Zug eingestellt sind. Werden von demselben Aufgeber nach derselben Bestimmungsstation gleichzeitig mehrere Wagenladungen Sprengstoffe versendet, so sind diese in Bezug auf die Zahl der beizugebenden Schutzwagen als eine Sendung zu betrachten. Die erforderlichen Begleiter sind nach den Sätzen für Viehbegleiter im Packwagen zu befördern. Außerdem kommen zur Berechnung die der Bahnverwaltung für die Bewachung dieser Beförderungsgegenstände auf den Bahnhöfen erwachsenden Kosten, sowie sämmtliche sonstige eigene Auslagen der Bahnverwaltung.

(b. Gegenstände von außergewöhnlichem Umfang.) Gegenstände, welche wegen ihres außergewöhnlichen Umfanges in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden nach den Bestimmungen über Wagenladungsgüter befördert, jedoch unter Berechnung der Fracht für wenigstens 1000 kg für jeden verwendeten Wagen und für jede Frachtbriefsendung, und zwar bei Frachtgütern nach der Stückgutklasse, bei Eilgütern, sofern die Beförderung als Eilgut zugelassen wird, nach den Frachtsätzen für Eilstückgut. Ergiebt sich jedoch nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen eine niedrigere Fracht, so kommt letztere zur Berechnung. Vorstehende Frachtberechnung kommt auch dann zur Anwendung, wenn mittelst eines Frachtbriefes mit Gegenständen von außergewöhnlichem Umfange auch andere Güter zur Beförderung aufgegeben werden. Auf lange Gegenstände von Eisen oder Holz, wie Schienen, Stangen, Bretter, Bohlen, Leitern und dergl. bei Beförderung in offenen Wagen finden vorstehende Bestimmungen keine Anwendung.

(c. Sperrige Güter.) Für sperrige Güter, d. h. solche Güter, welche im Verhältniß zu ihrem Gewicht einen ungewöhnlich großen Laderaum in Anspruch nehmen, werden, wenn sie als Stückgut zur Beförderung gelangen, die Frachtsätze in der Weise berechnet, daß dem wirklichen Gewicht 50% zugeschlagen und von diesem 1½fachen Gewicht nach erfolgter Aufrundung die Eilfracht bezw. die Fracht der Stückgutklasse erhoben wird. Als geringstes Gewicht werden 30 kg berechnet. Für sperrige Güter, welche wegen ihres außergewöhnlichen Umfangs in bedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, kommen die Tarifbestimmungen für Gegenstände von außergewöhnlichem Umfang (I 4 b) zur Anwendung. Für Eil- und Stückgutsendungen, welche theils aus sperrigem, theils aus nichtsperrigem Gut bestehen, ist die Frachtberechnung in der Weise vorzunehmen, daß für das nichtsperrige Gut das wirkliche, für das sperrige Gut das anderthalbfache Gewicht zu Grunde gelegt wird, und das so ermittelte Gesammtgewicht — wenigstens 30 kg — eine Abfertigungsposition bildet.

Als sperrige Güter werden folgende betrachtet: **Bäume** und Gesträuche, lebende, unverpackt oder nicht in fester Verschnürung, sowie lebende Pflanzen und Blumen, unverpackt und unverhüllt, ferner Christbäume

(Weihnachtsbäume); Borke, rohe; Bottiche (d. h. hölzerne Hohlgefäße mit nur einem Boden und von mindestens 4 Hektoliter Gehalt), leere, nicht ineinandergesetzte. Fässer, neue leere; mit Ausnahme von ineinandergesetzten Fässern, eisernen Fässern und Fässern aus Eichenholz mit eisernen Reifen, welche bei einer Holzstärke von mindestens 3 cm am Kopfe gemessen bis zu 100 Liter Gehalt haben; Federbetten; Federn, folgende: Daunen und Flaum; ferner Schleißfedern, d. s. gerissene Bettfedern. — Ungerissene gekielte Bettfedern und ungerissene gekielte Federn anderer Art (Zierfedern) werden bei Aufgabe als Stückgut zur Frachtberechnung nach dem einfachen Gewicht herangezogen; Flachs, roh (ungebrecht). Glasballons und Thonballons, leere, verpackt. Unverpackt werden dieselben nur als Wagenladungen angenommen. Häcksel, Heu und Stroh, auch Raps- und Reisstroh, ausgenommen in gepreßten Ballen von mindestens 80 kg Einzelgewicht oder, wenn in Zöpfen geflochten; Holzstühle, unzerlegt oder nicht zusammenlegbar. Hopfen, ungepreßt. — Hopfen gilt als gepreßt, wenn er in Ballen cylinderischer oder runder Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht oder in rechtwinkligen Ballen, in Kisten oder endlich in Metallcylindern verpackt zur Aufgabe gelangt; Hüte, aller Art, ausgenommen bei Verpackung in verschnürten Ballen oder in Kisten mit Metalleinsatz. Kähne und Boote; Kinderwagengestelle; Kisten, hölzerne leere, nicht ineinandergesetzte (ausgenommen Bierkisten mit Fächereinsatz und Cigarrenkistchen), Lattenkisten, Harassen, sämmtlich neu; Körbe, auch Latten- und Geflügelkörbe, neu; Korbwaaren, Korbgeflechte und Korbmöbel (Puppen- und andere Kinderspielwagen sind nicht hierher zu rechnen); Korkwaaren, Korkstöpsel. Möbel von gebogenem Holz, unzerlegte. Rauhkarden, Weberdisteln; Rohrstühle und Binsenstühle. Schilf und Schilfrohr, auch Rohrdecken (durch Draht verbundenes Schilfrohr), Seile aus Schilf oder Stroh; Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Esparto, Espartogras, wenn nicht in verschnürten Ballen oder in Zöpfen geflochten; Sophagestelle. Tonnenbände und Faßreifen, hölzerne. Velocipeden, unzerlegte. Watte. — Die unter den Bezeichnungen „Charpie-Baumwollfließe, gekrempelte Charpie-Baumwolle, medicinische Verbandwatte" zur Beförderung gelangenden ungeleimten baumwollenen Erzeugnisse sind nicht wie Watte zu tarifiren. Wolle, gewaschene. — Gewaschene Wolle unterliegt dem Sperrigkeitszuschlage nur dann nicht, wenn die Aufgabe in Ballen runder oder cylindrischer Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht, oder wenn sie in rechtwinkligen Ballen erfolgt. Wollabfälle werden bezüglich der Sperrigkeit dem Artikel Wolle gleichgeachtet.

Stellt sich die Fracht für Federbetten, Federn, folgende: Daunen und Flaum; ferner für Schleißfedern, d. s. gerissene Bettfedern, gewaschene Wolle bei der Berechnung nach den Bestimmungen und den Tarifsätzen des Sondertarifs I, für Hopfen, ungepreßt, bei der Berechnung nach den Bestimmungen und den Tarifsätzen des Sondertarifs II, und für die übrigen im obigen Verzeichniß aufgeführten sperrigen Güter bei der Berechnung nach den Bestimmungen und den Tarifsätzen des Sondertarifs III billiger als bei der Aufgabe als Stückgut, und erklärt der Versender im Frachtbrief, die Sendung als Wagenladungsgut aufgeben zu wollen, so findet Berechnung nach den für die Sondertarife geltenden Bestimmungen und Sätzen statt.

Für Umzugsgut, d. h. Möbel, Hausgeräthe und Haushaltungsgegenstände, welche bei Veränderung des Wohnsitzes behufs Bewirkung des Umzuges zur Beförderung aufgegeben werden und zum Haushalte des Umziehenden gehören, ferner gebrauchte Theaterrequisiten, Theile von gebrauchten Panoramen, Karussels und dergleichen, welche als Wagenladungsgut aufgegeben werden, wird die Fracht nach den Bestimmungen und Sätzen des Sondertarifs III berechnet. Wird Umzugsgut als Stückgut aufgegeben, so wird die Fracht auf Grund des wirklichen Gewichts auch dann berechnet, wenn sich darunter Gegenstände in gebrauchtem Zustande befinden, welche im Verzeichniß der sperrigen Güter aufgeführt sind, wie z. B. Federbetten, Holzstühle, Möbel von gebogenem Holz und dergleichen.

(d. Fahrzeuge.) Fahrzeuge aller Art, welche bei den Gepäckexpeditionen zur Auflieferung kommen, sowie Eisenbahnfahrzeuge, welche auf eigenen Rädern laufen oder auf von den Versendern gestellten Truks oder auf Eisenbahnwagen von höchstens 20 000 kg Ladegewicht zur Beförderung gelangen, unterliegen der Frachtberechnung nach den Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Für Fahrzeuge, welche bei den Güterexpeditionen aufgegeben werden — mit Ausschluß der vorgenannten Eisenbahnfahrzeuge — gelten folgende Vorschriften: 1. Fahrzeuge aller Art, welche in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können, werden unbeladen nach den Bestimmungen und Sätzen des Sondertarifs III, beladen nach den Sätzen der für das aufgeladene Gut treffenden Wagenladungsklasse befördert, sofern sich nicht für unbeladene Fahrzeuge die Fracht nach der Bestimmung für Gegenstände von außergewöhnlichem Umfang (d I 4 b) billiger stellt. 2. Fahrzeuge aller Art, welche in bedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren verladen werden können, werden bei Aufgabe als Stückgut sowohl beladen als unbeladen als sperriges Gut (d I 4 c), bei Aufgabe in Wagenladungen unbeladen nach Sondertarif III, beladen nach den Sätzen der für das aufgeladene Gut treffenden Wagenladungsklasse befördert. Puppen- und andere Kinderspielwagen, Sackkarren, sowie eiserne Schiebekarren und eiserne Kinderschlitten sind zu den Fahrzeugen in diesem Sinne nicht zu rechnen. 3. Transport- und Förderwagen und Kippkarren für Lokomotiv-, Pferde- und Handbetrieb, sowie Handkarren werden, wenn sie auf Eisenbahnwagen verladen zur Beförderung gelangen, nach den Bestimmungen zu 1 und 2, wenn sie auf ihren eigenen Rädern befördert werden, wie Eisenbahnfahrzeuge behandelt. 4. Wagen mit Panoramen, Karussels und dergleichen, sowie Schlitten und Feuerspritzen werden wie unbeladene Fahrzeuge behandelt. Lokomobilen, Dresch- und Säe- (auch Drill-)Maschinen, sowie eiserne Kinderschlitten fallen unter die Position „Eisen und Stahl" des Sondertarifs I. Einzelne lebende Thiere, welche in Wagen mit Panoramen, Karussels und dergleichen mit verladen sind, werden ebenso wie der übrige Inhalt der Wagen nicht besonders zur Frachtberechnung gezogen. Hierunter sind indessen Sendungen lebender Thiere in besonderen Fahrzeugen (Menageriewagen und dergleichen) nicht zu verstehen; solche Sendungen unterliegen vielmehr hinsichtlich der Auflieferung, Abfertigung und Frachtberechnung den Bestimmungen des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen

und lebenden Thieren. 5. Fahrzeuge, sowie die unter Ziffer 4 genannten Wagen unterliegen den Tarifbestimmungen unter Ziffer 1 und 2 auch dann, wenn Räder und Deichsel abgenommen sind.

(e. Gebrauchte Emballagen.) 1. Für folgende Emballagen, wenn sie in gebrauchtem Zustande und leer aufgeliefert werden und als Stückgut zur Beförderung gelangen, wird die Fracht der Stückgutklasse nach dem halben wirklichen Gewicht, jedoch für mindestens 20 kg berechnet: Fässer (unter 800 Liter Gehalt), Kübel, Zuber und Bottiche (unter 400 Liter Gehalt), auch metallene Fässer und Kübel, sowie Metallcylinder (für die Beförderung von Spiritus, Chemikalien, Oel, Firnissen, Hopfen ꝛc.), Blechkannen für die Beförderung von Milch, sofern sie mit dem Eigenthumsmerkmal des Besitzers versehen sind, Kisten (auch metallene), sowie Kisten mit Blecheinsätzen, Lattenkisten, Harassen, Käfige, Steigen, Körbe, auch Latten- und Geflügelkörbe, sowie Säcke. Dieselbe Frachtberechnung tritt auch ein für gebrauchte Fässer, Kisten oder Körbe, in welche gebrauchte Emballagen der vorerwähnten Art lose eingestellt sind, oder in welchen Packstroh oder Heu enthalten ist, sofern die Prüfung des Inhalts mit Leichtigkeit zu bewirken ist, sowie für Haardecken, welche zur Beförderung von Pulver und Munition verwendet waren, und für Geschoßtransportkörbe mit Holzeinlagen. Eine Garantie gegen den Verlust des Inhalts wird nicht übernommen. 2. Alle anderen Arten von gebrauchten Emballagen, wie leere Flaschen, Blechkannen, soweit nicht vorher genannt, Blechdosen, Blechbüchsen, Blechkanister, Krüge, Haspeln, Walzen, Hülsen, Rollen, gebrauchte Packtücher, zertrennte Säcke, Packbretter und Packlatten, Packen aus Fell und Thierhäuten, Koffer, Schachteln und Kartonnagen, ferner Fässer, Körbe, Kisten, in welche leere Flaschen, Kannen, Krüge, Schachteln, Cigarrenkistchen und dergl. verpackt sind, auch Geschoßtransportkasten und andere zur Beförderung von militärischer Munition oder militärischen Utensilien besonders eingerichtete Transportkasten in leerem Zustande sind nach ihrem vollen Gewicht zur Frachtberechnung heranzuziehen. 3. Für gebrauchte leere Glas- und Thonballons und für gebrauchte leere Stück- und Fuderfässer wird der Frachtberechnung nach der Stückgutklasse ebenfalls das halbe wirkliche Gewicht, mindestens jedoch ein Gewicht von 1000 kg für jeden verwendeten Wagen, zu Grunde gelegt, sofern sich nicht die Berechnung zur Stückgutklasse bei gebrauchten leeren Glas- und Thonballons nach dem anderthalbfachen, bei Stück- und Fuderfässern nach dem einfachen wirklichen Gewicht billiger stellt, in welchem Falle letztere Berechnungsweise anzuwenden ist. Unter Stück- und Fuderfässern sind lediglich Fässer mit einem Gehalt von 800 Litern und mehr zu verstehen. 4. Werden gebrauchte leere Bierfässer in für die Bierbeförderung besonders eingerichteten Wagen verladen, welche nach der Bestimmungsstation der leeren Fässer zurückgehen, so wird die Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1000 kg für den Wagen, zu den Sätzen des Sondertarifs III berechnet, sofern sich nicht für das halbe Gewicht zu den Sätzen der Stückgutklasse eine billigere Fracht ergiebt. Auf solche Sendungen finden die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung. 5. Die vorstehenden Bestimmungen finden auf gebrauchte Emballagen, welche als Eilgut aufgegeben werden, keine Anwendung; die-

selben werden nur nach den für Eilgut geltenden allgemeinen Bestimmungen befördert.

(f. Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefäßwagen.) Bei der Beförderung von Flüssigkeiten aller Art (Theer, Ammoniakwasser, Petroleum, Säuren, Spiritus, Wein u. s. w.) in Kesselwagen oder anderen Gefäßwagen wird die Fracht für das Nettogewicht der in den Gefäßen enthaltenen Flüssigkeiten, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Wagen nach der für das betreffende Gut in Betracht kommenden Tarifklasse berechnet. Die leeren Wagen werden frachtfrei zurückgesendet. Ebenso werden die zur Füllung gehenden leeren Wagen frachtfrei befördert, wenn dieselben in beladenem Zustande nach der Absendestation zurückkehren. Als Kesselwagen oder Gefäßwagen im Sinne des Vorstehenden gelten nur solche besonders eingerichtete Wagen, bei welchen die Kessel oder Gefäße die Stelle des Wagenkastens vertreten, oder bei welchen, unter Beseitigung der Seiten- und Stirnwände, die Kessel, Metallcylinder, Fässer oder sonstige Gefäße mit dem Wagenboden derart verbunden sind, daß sie nicht ohne besondere Schwierigkeiten abgenommen werden können.

(g. Langholz und dergleichen.) 1. Bei Gegenständen, deren Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn die Einstellung von Schutzwagen erforderlich macht, wie z. B. bei Langholz, langen Eisenstangen und Leitern, wird für jeden Schutzwagen eine Gebühr von 15 ₰ für das km erhoben. Auf dem Schutzwagen dürfen die betreffenden Beförderungsgegenstände nicht aufliegen. Die Beladung der Schutzwagen ist unter bahnseitiger Kontrole und unter folgenden Bedingungen gestattet: a) Die zu verladenden Gegenstände müssen an den Empfänger der Hauptladung nach der Bestimmungsstation der letzteren adressirt sein. b. Die Fracht für die auf den Schutzwagen verladenen Gegenstände, zu welchen der Versender einen besonderen Frachtbrief aufgeben muß, wird nach den bezüglichen Tarifsätzen berechnet, jedoch von deren Gesammtbetrage die für den Schutzwagen selbst zu erhebende Gebühr in Abzug gebracht. Die Beförderung erfolgt demnach frachtfrei, sofern die letztere Gebühr, welche in erster Linie gedeckt werden muß, die in obiger Weise berechnete Fracht übersteigt oder derselben gleichkommt. 2. Wenn zur Verladung von Langholz und dergleichen mehr als 1 Wagen erforderlich ist, so wird jeder Wagen als zu gleichen Theilen belastet angesehen und dem entsprechend die Fracht nach den bestehenden Vorschriften berechnet. Diese Bestimmung greift auch Platz, wenn die zur Beförderung verwendeten mehreren Wagen mit einander fest verbunden sind.

(h. Fische.) Frische Frische, dann lebende Fische in Kübeln und Fässern, sowie solche kleine Fluß- und Seethiere, welche für Aquarien bestimmt sind, und Fischbrut werden bei Aufgabe mittelst weißen Frachtbriefes zu den einfachen Stückgutsätzen bezw. bei Wagenladungen zu den einfachen Sätzen der Allgemeinen Wagenladungsklassen mit den zu diesem Zweck von der Verwaltung bestimmten Personenzügen oder mit Eilgüterzügen befördert. Bei Aufgabe als Eilgut findet Beförderung mit den Courier- und Schnellzügen statt, soweit nicht etwa die Benutzung dieser Züge aus Betriebsrücksichten von den Verwaltungen ausgeschlossen ist. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung müssen lebende Fische in amtlich geaichten Ge-

fäßen verladen sein, und es wird der durch den Aichstempel ausgewiesene Fassungsgehalt des Gefäßes derart der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, daß für jedes angefangene Liter dieses Fassungsgehaltes gleichviel ob der betreffende Raum ausgenutzt ist oder nicht, 1 kg in Rechnung zu ziehen ist. Ausnahmsweise werden unter den gleichen Bedingungen jedoch auch Fische in ungeaichten Blechgefäßen zur Beförderung unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Bruttogewicht zugelassen, sofern das letztere für jedes Gefäß nicht mehr als 25 kg beträgt.

(i. Edelmetalle ꝛc.) Für die Beförderung von Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztem und Papiergeld, geldwerthen Papieren, Dokumenten, sowie Pretiosen, wie Edelsteinen, echten Perlen und dergleichen wird die 1½fache Eilgutfracht für Stückgut, mindestens jedoch für 2500 kg für die Sendung, bezw. die 1½fache Eilgutfracht für Wagenladungen erhoben. Die Beförderung findet in den von der Verwaltung bestimmten Personenzügen statt. Wird auf Verlangen des Versenders und mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung die Beförderung mit einem Schnellzuge bewirkt, so dürfen die betreffenden Wagen nur bis zu zwei Drittel ihres Ladegewichts beladen werden. Bei Beförderung in Schnellzügen wird das Doppelte der vorstehend für die Beförderung in gewöhnlichen Zügen vorgesehenen Frachten erhoben. Bei Beförderung in Sonderzügen werden die für die Beförderung in Schnellzügen vorgesehenen Sätze, mindestens 4 ℳ. für das km und mindestens 100 ℳ. im Ganzen erhoben.

(k. Bienensendungen.) Während der Nachtzeit werden Bienensendungen in Ermangelung geeigneter Güterzüge mit Personenzügen (ausschließlich der Courier-, Expreß- und Schnellzüge) zu den einfachen Stückgutsätzen bezw. bei Wagenladungen zu den einfachen Sätzen der Allgemeinen Wagenladungsklassen befördert.

(l. Frisches Fleisch.) Frisch geschlachtetes Vieh und frisches Fleisch werden zu den Stückgutsätzen nach den Bestimmungen über die Wagenladungsgüter befördert unter Berechnung der Fracht für mindestens 2000 kg für jeden verwendeten Wagen und jede Frachtbriefsendung. Ergiebt sich jedoch nach der gewöhnlichen Frachtberechnung für Wagenladungen eine niedrigere Fracht, so kommt letztere zur Berechnung.

(m. Die Tarifirung unter dem deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif.) Die Fracht beträgt auf eine Entfernung von

		10 km	30 km	60 km	120 km	300 km	600 km	1000 km
		ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
	1) für Güter aller Klassen bei Aufgabe als Stückgut im Gewichte von . 100 kg	—.30	—.50	80.—	1.50	3.50	6.80	11.20
Güter der allgem. Wagenladungsklasse A¹ u. B.	2) als Stückgut für 4050 „	**8.50**	—	—	—	—	—	—
	„ „ „ 3550 „	7.50	**16.—**	—	—	—	—	—
	„ „ „ 3400 „	7.10	15.30	**27.50**	—	—	—	—
	„ „ „ 3290 „	6.90	14.80	26.60	**50.—**	—	—	—
	„ „ „ 3150 „	6.60	14.20	25.50	47.90	**110.30**	—	—
	„ „ „ 3100 „	6.50	14.—	25.10	47.10	108.50	**210.80**	—
	„ „ „ 3080 „	6.50	13.90	24.90	46.80	107.80	209.40	**345.—**
	„ Ladung zu 5000 „ nach Klasse A¹	**8.50**	**16.—**	**27.50**	**50.—**	**110.50**	**211.—**	**345.—**

		10 km	30 km	60 km	120 km	300 km	600 km	1000 km
		M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Güter der allgemeinen Wagenladungsklasse A¹ und B.	3) als Ladung nach Klasse A¹ im Gewichte							
	von 8250 kg	**14.—**	—	—	—	—	—	—
	„ 8740 „	14.—	**28.—**	—	—	—	—	—
	„ 8730 „	14.—	27.90	**48.—**	—	—	—	—
	„ 8400 „	14.—	26.90	46.20	**84.—**	—	—	—
	„ 8690 „	14.—	27.80	47.80	86.90	**192.—**	—	—
	„ 8810 „	14.—	28.—	48.—	84.—	192.—	**371.80**	—
	„ 8870 „	14.—	28.—	48.—	84.—	192.—	372.—	**612.—**
	„ 10000 „ nach Klasse B	**14.—**	**28.—**	**48.—**	**84.—**	**192.—**	**372.—**	**612.—**
Güter der Sondertarife 1 u. 2.	4) als Stückgut im Gewichte von . 3100 kg	**6.50**	—	—	—	—	—	—
	„ 2660 „	5.60	**12.—**	—	—	—	—	—
	„ 2410 „	5.—	10.80	**19.50**	—	—	—	—
	„ 2370 „	5.—	10.70	19.20	**36.—**	—	—	—
	„ 2310 „	4.90	10.40	18.70	35.10	**80.90**	—	—
	„ 2290 „	4.80	10.30	18.50	34.80	80.20	**155.70**	—
	„ 2280 „	4.80	10.30	18.50	34.70	79.80	155.—	**255.40**
	als Ladung zu 5000 „ nach Klasse A²	**6.50**	**12.—**	**19.50**	**36.—**	**81.—**	**156.—**	**256.—**
Güter des Sondertarifs 3.	5) als Stückgut im Gewichte von . 2800 kg	**5.90**	—	—	—	—	—	—
	„ 2220 „	4.70	**10.—**	—	—	—	—	—
	„ 1850 „	3.90	8.30	**15.—**	—	—	—	—
	„ 1770 „	3.70	8.—	14.30	**26.90**	—	—	—
	„ 1670 „	3.50	7.50	13.50	25.40	**58.50**	—	—
	„ 1630 „	3.40	7.30	13.20	24.80	57.10	**110.80**	—
	„ 1610 „	3.40	7.20	13.—	24.50	56.40	109.50	**180.80**
	als Ladung zu 5000 „ nach Sondertarif 2	**6.—**	**10.—**	**15.—**	**27.—**	**58.50**	**111.—**	**181.—**
Güter des Sondertarifs 1.	6) als Ladung nach Klasse A² im Gewichte							
	von 10000 kg	**13.—**	—	—	—	—	—	—
	„ 9600 „	12.50	**23.—**	—	—	—	—	—
	„ 9200 „	12.—	22.10	**35.90**	—	—	—	—
	„ 9150 „	11.90	22.—	35.70	**65.90**	—	—	—
	„ 9050 „	11.80	21.70	35.30	65.20	**146.60**	—	—
	„ 9030 „	11.70	21.70	35.20	65.—	146.30	**281.70**	—
	„ 9020 „	11.70	21.60	35.20	64.90	146.10	281.40	**461.80**
	als Ladung zu 10000 „ nach Sondertarif 1	**13.—**	**23.—**	**36.—**	**66.—**	**147.—**	**282.—**	**462.—**
Güter des Sondertarifs 2.	7) als Ladung nach Klasse A² im Gewichte							
	von 9200 kg	**12.—**	—	—	—	—	—	—
	„ 8350 „	10.90	**20.—**	—	—	—	—	—
	„ 7700 „	10.—	18.50	**30.—**	—	—	—	—
	„ 7500 „	9.80	18.—	29.30	**54.—**	—	—	—
	„ 7220 „	9.40	17.30	28.20	52.—	**117.—**	—	—
	„ 7110 „	9.20	17.10	27.70	51.20	115.20	**221.80**	—
	„ 7070 „	9.20	17.—	27.60	50.90	114.50	220.60	**362.—**
	als Ladung zu 10000 „ nach Sondertarif 2	**12.—**	**20.—**	**30.—**	**54.—**	**117.—**	**222.—**	**362.—**

		10 km	30 km	60 km	120 km	300 km	600 km	1000 km
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Güter des Sondertarifs 3.	8) als Ladung nach Sondertarif 2 im Gewichte von 9200 kg	**11.—**	—	—	—	—	—	—
	„ 8500 „	10.20	**17.—**	—	—	—	—	—
	„ 8330 „	10.—	16.70	**25.—**	—	—	—	—
	„ 7040 „	8.40	14.10	21.10	**38.—**	—	—	—
	„ 6660 „	8.—	13.30	20.—	36.—	**77.90**	—	—
	„ 6480 „	7.80	13.—	19.40	35.—	75.80	**143.90**	—
	„ 6410 „	7.70	12.80	19.20	34.60	75.—	142.30	**232.—**
	als Ladung zu 10000 „ nach Sondertarif 3	11.—	**17.—**	**25.—**	**38.—**	**78.—**	**144.—**	**232.—**

9. Die Fracht für Fahrzeuge aller Art, welche durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens verladen werden können, beträgt auf eine Entfernung von

		10 km	30 km	60 km	120 km	300 km	600 km	1000 km
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Einzelgut.	a) bei Aufgabe als Gepäck im Gewichte von 100 kg zu dem Satze von 5 ₰ für 100 kg und km;	1.—	1.50	3.—	6.—	15.—	30.—	50.—
	b) bei Aufgabe bei der Güter-Expedition in beladenem u. unbeladenem Zustande als Frachtgut im Gewichte von 100 kg nach dem Stückgutsatze für sperriges Gut;	—.30	—.70	1.20	2.30	5.30	10.20	16.80
Wagenladungsgut.	c) bei Aufgabe als Wagenladung zu 5000 und 10000 kg in unbeladenem Zustande nach Sondertarif 3;	Siehe vorstehend unter 5 und 8.						
	d) desgleichen in beladenem Zustande mit Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen A¹ und B;	„	„	„	2 „ 3.			
	e) desgleichen mit Gütern der Sondertarife;	„	„	„	4 bis 8.			

10. Die Fracht für Fahrzeuge, welche durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens **nicht** verladen werden können, beträgt auf eine Entfernung von

		10 km	30 km	60 km	120 km	300 km	600 km	1000 km
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
In beliebiger Anzahl bis zur vollen Wagenausnutzung.	a) bei Aufgabe als Gepäck in unbeladenem Zustande, jedoch einschließlich der Wohnungs- und Künstlerwagen, Wagen mit Panoramen und Karussels in gewöhnlichen Personenzügen;	10.—	18.—	30.—	54.—	126.—	246.—	406.—
	b) dgl. i. Eilpersonenzügen;	12.—	24.—	42.—	78.—	186.—	366.—	606.—

		10 km	30 km	60 km	120 km	300 km	600 km	1000 km
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Wagenladungsgut.	c) bei Aufgabe bei der Güter-Expedition in unbeladenem Zustande bis zu 1000 kg als Frachtgut	2.10	4.50	8.10	15.20	35.—	68.—	112.—
	d) desgleichen bis zu 5000 und 10000 kg;	Siehe vorstehend unter 5 und 8.						
	e) desgleichen in beladenem Zustande mit Gütern der allgemeinen Wagenladungsklasse bis zu 5000 und 10000 kg	" " " 2 " 8.						
	f) desgleichen mit Gütern der Sondertarife	" " " 4 bis 8.						

11. Bei Aufgabe der vorstehend unter 1—10 angeführten Sendungen als Eilgut bei der Güter- bezw. Eilgut-Expedition wird überall bei Stückgut das Doppelte der Stückgutfracht und bei Wagenladungen das Doppelte der Fracht der Klasse A[1] bezw. B berechnet.

Von der Herstellung eines Verzeichnisses der sämmtlichen Frachten von und nach allen Stationen Deutschlands, welches allein große Bände umfassen würde, hat abgesehen werden müssen. Die Verbände haben meistens Kilometer-Verzeichnisse angefertigt, welche bei der Güter-Expedition billig zu haben sind, sodaß die Frachten durch Vervielfältigung des von uns angegebenen Satzes für 100 kg und km mit der Anzahl der Kilometer leicht ermittelt werden können.

Wir haben in vorstehender Zusammenstellung den Verfrachtern das Mittel an die Hand geben wollen, die Frachten auf Entfernungen bis zu 1000 km wenigstens annähernd nach Verhältniß der angegebenen Entfernungen überschlagen zu können.

Ein ferneres Hülfsmittel besteht darin, daß man nach dem auf jeder Eisenbahnfahrkarte angegebenen Kilometermaßstabe einen beweglichen Maßstab anfertigt, vermittelst desselben man die Entfernung zwischen den in Frage kommenden Stationen über die kürzeste Strecke ausmißt und die sich ergebende Gesammtzahl der Kilometer mit dem zutreffenden ständigen Tarifsatze für 100 kg und km vervielfältigt. Die Fracht für das zu versendende Gewicht ergibt sich hiernach von selbst.

Es genügt ja in den meisten Fällen, wenn der Kaufmann die Frachten nur annähernd, d. h. nur insoweit kennt, daß er sie bei Feststellung seiner Waarenpreise mit in Betracht ziehen kann.

Ein weiterer Zweck der vorstehenden Zusammenstellung ist die Veranschaulichung der Tarifirung unter dem deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif, einestheils um zu zeigen, wie groß die todte Last ist, welche unter der Herrschaft des Raumtarifs in Anrechnung gebracht, in Wirklichkeit aber nicht befördert wird; andererseits aber auch, um den Verfrachter auf die Vortheile hinzuweisen, welche durch die volle Ausnutzung des Raumes der benutzten Wagen und durch Anlieferung des vollen Gewichts, für welches die Fracht bezahlt werden muß, erzielt werden können.

Der Versender, welcher z. B. Gut des Sondertarifs 3 im Gewichte von 1670 kg auf eine Entfernung von 300 km aufgibt (s. vorsthd. unter m[5]),

zahlt hierfür eben so viel als wie derjenige, welcher 5000 kg aufgibt. In ersterem Falle würde man 3330 kg unentgeltlich beiladen und im Frachtbrief ohne Nachtheile in der Frachtberechnung das Gewicht anstatt mit 1670 kg mit 5000 kg angeben können.

Wir haben deshalb in allen Klassen und auf alle Entfernungen dasjenige Gewicht gewählt, welches die Grenze bildet, von welcher ab die todte Last beginnt, die durch wirkliches Gut ersetzt werden kann, ohne daß Mehrfracht entsteht.

Im Besonderen ist folgendes hervorzuheben.

a) Zu d I 2 Stückgut: Die unter m^2, m^4 und m^5 angeführten Sendungen, für welche die Fracht nach dem Stückgutsatze für das wirkliche Gewicht so viel beträgt, als nach dem Satze der Klasse A^1, A^2 und des Sondertarifs 2 für 5000 kg, können nach Belieben des Versenders als Stückgut oder als Wagenladung aufgegeben werden.

Als Wagenladung kann der Versender das Gut selbst direkt in den Eisenbahnwagen verladen. Die Sendung wird alsdann ohne Umladung und ohne daß anderes Gut derselben beigeladen wird, direkt bis zur Bestimmungsstation befördert. Die Eisenbahn lehnt in diesem Falle die Haftpflicht für Stückzahl und Gewicht ab, übernimmt diese Haftpflicht aber, wenn die amtliche Feststellung der Stückzahl und des Gewichts beantragt wird.

Als Stückgut hat die Anlieferung am Güterschuppen der Versandstation zu erfolgen, und der Versender hat zu gewärtigen, daß dasselbe während der Beförderung auf den zu berührenden Uebergangsstationen jedesmal umgeladen oder anderes Gut beigeladen wird.

Es kann also diejenige Abfertigungsart gewählt werden, welche je nach der Beschaffenheit des Gutes oder nach sonst vorliegenden Umständen den größeren Vortheil gewährt, ohne daß die Fracht höher zu stehen kommt.

Es ist aber auch gestattet, jede größere Stücksendung, welche wenigstens 2000 kg wiegt, oder einen Eisenbahnwagen räumlich ziemlich ausnutzt, als Stückgutladung zu der billigeren Stückgutfracht direkt in den Eisenbahnwagen zu verladen. Der Versender muß sich in diesem Falle mit der Güter-Expedition bezüglich der Gestellung eines Wagens benehmen und im Frachtbriefe den Vermerk machen: „Selbst verladen, unter Entbindung der Eisenbahn von der Haftpflicht für Stückzahl und Gewicht.“ Wird vom Versender die Gestellung eines besonderen Wagens verlangt, so kommt die Fracht wenigstens für 5000 kg zur Erhebung. Auf eine Entfernung von 400 km würde in ersterem Falle für 2000 kg nur 92 *M*, in letzterem Falle dagegen für 5000 kg 144 *M*. nach dem Satze der Klasse A^1 zu zahlen sein, ohne daß die Eisenbahn auch zu letzterer Fracht eine Haftpflicht für Stückzahl und Gewicht übernimmt.

b) Zu I 3 Wagenladungen, a und b: Der Versender kann behufs Anwendung der billigen Frachsätze der Sondertarife bezw. der für Güter der Sondertarife eingerichteten Ausnahmetarife die Stellung anderer Wagen als solcher von 10000 kg Ladegewicht nicht beanspruchen. Da indessen noch viele Wagen mit geringerem Ladegewicht vorhanden sind und Verwendung finden müssen, und die Wagen zu 10000 kg Ladegewicht mit der Zeit nicht mehr in der vollen Höhe ihrer Tragfähigkeit, wohl aber für

Ladungen zu 5000 und 7500 kg benutzt werden können, so haben sich einzelne Eisenbahn-Verwaltungen, wie z. B. die preußischen Staatsbahnen, die Berechtigung vorbehalten, in Ermangelung von Wagen zu 10000 kg solche zu 5000 oder 7500 kg zu stellen, mit der Maßgabe, daß dieselben paarweise zur Verwendung kommen und wenigstens ein Gesammtladegewicht von 10000 kg haben müssen, wenn der billigere Frachtsatz der Sonder- und Ausnahmetarife zur Anwendung kommen soll. Sind 15000 kg des Sondertarifs 2 auf 300 km zu versenden, so beträgt die Fracht, wenn nach den Bestimmungen des deutschen Gütertarifs 2 Wagen zu 10000 kg, oder 1 Wagen zu 10000 kg und 1 Wagen zu 5000 oder 7500 kg Tragfähigkeit zur Beladung gestellt werden, für 10000 kg nach Sondertarif 2 117 ℳ. und für 5000 kg nach Klasse A^2 81 ℳ., zusammen 198 ℳ. Erlangt der Versender aber nach Benehmen mit der Versandstation 2 Wagen zu 7500 kg, so beträgt die Fracht für 15000 kg nach Sondertarif 2 nur 175 ℳ. 50 ₰. Es sind in letztem Falle somit 22 ℳ. 50 ₰ an Fracht gespart.

Oder zwei Familien wollen zusammen eine Ladung Kohlen zu 10000 kg direkt von der Zeche beziehen und wünschen, um die Kohlen besser vertheilen zu können, die Gestellung von zwei Wagen. Wenn die Zeche ersucht wird abzuwarten, bis 2 Wagen zu 5000 kg von der Eisenbahn zur Beladung überwiesen werden, so kostet die Fracht auf eine Entfernung von 73 km nur 26 ℳ. Werden aber 2 Wagen zu 10000 kg gestellt so kostet die Fracht 35 ℳ.

c) Zu I 4g, Langholz: Der Versender von Langholz und dergleichen kann behufs Anwendung der Frachtsätze der Sondertarife bezw. der Ausnahmetarife die Stellung anderer Schemelwagen als solcher von zusammen 20000 kg Ladegewicht nicht beanspruchen. Es sind aber auf vielen Bahnen noch Schemelwagen von zusammen 10000 kg oder 15000 kg vorhanden und diese Bahnen, unter anderen auch die preußischen Staatsbahnen, sind berechtigt, statt eines Paares Schemelwagen von zusammen 20000 kg Ladegewicht, zwei Paar Schemelwagen von zusammen mindestens 20000 kg Ladegewicht zur Beladung zu stellen. Soll nun eine derartige Sendung Holz oder langer Gegenstände des Sondertarifs 1 im Gewichte von 30000 kg auf 300 km versandt werden, so zahlt man hierfür, wenn die Bahnverwaltung 2 Paar Schemelwagen von zusammen 30000 kg stellt, nur 441 ℳ.; bei der Stellung von 2 Paar Schemelwagen von zusammen 40000 kg dagegen 588 ℳ. also in letzteren Falle 147 ℳ. mehr. Auf den preuß. Staatsbahnen wird jedoch bei Verladung von Langholz auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht bis auf Weiteres nach den Sätzen des Ausnahmetarifs für Holz des Sondertarifs 2 für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg für die Sendung berechnet. Diese Frachtberechnung findet auch bei Zusammenladung von Langholz mit kürzeren Hölzern Anwendung. Ebenso wird bei Verladung von Langeisen (Schienen, Röhren, Konstruktionstheilen) auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen von zusammen 20000 kg Ladegewicht die Fracht bis auf Weiteres nach den Sätzen des betreffenden Sonder- oder Ausnahmetarifs für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg berechnet.

d) Zur Verladung von Sendungen von mehr als 10 000 kg müssen tarifmäßig also 2 Wagen benutzt werden. Einzelne Verwaltungen stellen auch die zur Beförderung von größeren und schweren Gegenständen besonders beschafften Wagen von 20 000 und 40 000 kg Tragfähigkeit ausnahmsweise zur Verfügung, wenn schwere Gegenstände nicht zur Beförderung angemeldet sind. Wird z. B. eine Sendung Eisen von 13 000 kg nach Benehmen mit der Versandstation auf einen Wagen zu 20 000 kg Tragkraft verladen, so beträgt die Fracht hierfür auf eine Entfernung von 450 km nach dem Sondertarife 2 zu dem Satze von 1 ℳ 70 ₰ für 100 kg 221 ℳ; kann aber ein Wagen von 20 000 kg Tragfähigkeit nicht gestellt werden, so beläuft sich bei Benutzung von 2 Wagen die Fracht für 10 000 kg auf 170 ℳ und für 3000 bezw. 5000 kg auf 118 ℳ 50 ₰ zusammen auf 288 ℳ 50 ₰. Es liegt also auch wieder ein Frachtunterschied von 67 ℳ 50 ₰ vor.

e) Es ist Gut des Sondertarifs 2 im Gewichte von 17 000 kg auf eine Entfernung von 20 km zu versenden. Die Fracht hierfür wird, wenn die Sendung zu gleichen Theilen auf 2 Wagen mit je 8500 kg verladen und dieses Gewicht im Frachtbriefe für jeden Wagen angegeben ist, mit 32 ℳ, d. h. für jeden Wagen 16 ℳ für volle 10 000 kg berechnet. Dieselbe Frachtberechnung findet statt, wenn im Frachtbrief das Gewicht für jeden Wagen nicht besonders ausgeworfen und das Gesammtgewicht von 17 000 kg für beide Wagen zusammen angegeben ist. Wenn aber auf den einen Wagen 10 000 kg und auf den anderen 7000 kg verladen sind und dieses Gewicht auch im Frachtbriefe bei jedem Wagen besonders aufgeführt ist, so wird die Fracht für 10 000 kg nach dem Satze des Sondertarifs 2 mit 16 ℳ und für 7000 kg nach dem Satze der Klasse A 2 zu 19 ₰ für 100 kg mit 13 ℳ 30 ₰ berechnet. Letztere Frachtberechnung ist also um 2 ℳ 70 ₰ billiger. In solchen Fällen ist darauf zu sehen, daß ein Wagen voll mit 10 000 kg belastet wird, damit die todte Last, für welche die Fracht ja doch bereits gezahlt ist, möglichst vermindert wird.

f) Kann aber ein Wagen wegen der Sperrigkeit des Gutes nur mit 5000 oder 6000 kg belastet werden, so ist bei der Benutzung von 2 oder 3 Wagen darauf zu sehen, daß auf jeden Wagen wenigstens 5000 kg verladen werden, damit der Satz der billigeren Klasse A^1 oder A^2 und nicht der theure Stückgutsatz zur Anwendung kommt. Es sind 15 000 kg des Sondertarifs 1 auf 3 Wagen zu verladen. Auf eine Entfernung von 450 km würde z. B. bei gleichmäßiger Vertheilung des Gewichts auf alle Wagen die Fracht für die ganze Sendung von 15 000 kg nach dem Satze der Klasse A_2 von 2 ℳ 37 ₰ für 100 kg mit 355 ℳ 50 ₰ zur Erhebung gelangen, während bei der Belastung von 2 Wagen je 6350 kg und des dritten Wagens mit nur 2300 kg die Fracht für 12 700 kg nach dem Satze der Klasse A^2 mit 301 ℳ und für 2300 kg zu dem Stückgutsatze von 5 ℳ 15 ₰ für 100 kg mit 118 ℳ 50 ₰, zusammen also mit 419 ℳ 50 ₰ erhoben würde, so daß in letzterem Falle eine Mehrfracht von 64 ℳ entsteht.

g) Zu 1 3 c. Gemeinsame Bestimmungen für alle Wagenladungen: Wir haben beispielsweise eine Sendung von 10 000 kg und zwar

9000 kg der allgemeinen Wagenladungsklassen, 100 kg des Sondertarifs 1, 200 kg des Sondertarifs 2 und 700 kg des Sondertarifs 3. In diesem Falle ist selbstverständlich die Fracht für 10 000 kg nach dem Satze der Klasse B billiger als bei der Einzelberechnung, indem die Fracht bei einer Sendung der allgemeinen Wagenladungsklasse im Gewicht von 9000 kg von vornherein für volle 10 000 kg zu zahlen ist und die Beiladung von Güter aller Tarifklassen im Gewichte von 1000 kg unentgeltlich erfolgen kann. Sind dagegen 9000 kg des Sondertarifs 3, 100 kg des Sondertarifs 2, 200 kg des Sondertarifs 1 und 700 kg der allgemeinen Wagenladungsklassen auf einen Wagen verladen, so stellt sich die Einzelberechnung billiger, weil 10 000 kg nach Sondertarif 3 und 1000 kg nach der Stückgutklasse auf alle Entfernungen billiger sind, als 10 000 kg nach der allgemeinen Wagenladungsklasse B.

h) Muß eine größere Sendung von Gütern verschiedener Tarifklassen auf 2 Wagen verladen werden, so ist wiederum darauf zu achten, daß die todte Last möglichst vermindert wird, und zwar in erster Reihe bei dem Gute der höchsten Tarifklasse. Wir haben eine Sendung von 15 000 kg, bestehend aus 3000 kg der allgemeinen Wagenladungsklassen, 7000 kg des Sondertarifs 1 und 5000 kg des Sondertarifs 2 auf 300 km zu versenden. Werden 2000 kg des Sondertarifs 2 mit den 3000 kg der allgemeinen Wagenladungsklasse zusammen auf den einen und die verbleibenden 3000 kg des Sondertarifs 2 mit den 7000 kg des Sondertarifs 1 zusammen auf den anderen Wagen verladen, so wird die Fracht für 5000 kg nach Klasse A^1 mit 110 ℳ 50 ₰ und für 10 000 kg nach Sondertarif 1 mit 147 ℳ, zusammen mit 257 ℳ 50 ₰ berechnet. Verladet man aber die 7000 kg des Sondertarifs 1 mit den 3000 kg der allgemeinen Wagenladungsklasse auf den einen und die 5000 kg des Sondertarifs 2 auf den anderen Wagen, so wird die Fracht für ersteren Wagen für 10 000 kg nach Klasse B mit 192 ℳ und für letzteren Wagen für 5000 nach Klasse A^2 mit 81 ℳ, für die ganze Sendung zusammen mit 273 ℳ berechnet. Im ersteren Falle hat man somit 15 ℳ 50 ₰ an Fracht erspart.

i) Zu I 4 c, sperrige Güter: Es ist hervorzuheben, daß je größer der Wagen ist, welche die Eisenbahn stellt, um so günstiger sich die Frachtberechnung für den Versender erweist. Können auf einen größeren Wagen 8000 kg sperriges Gut verladen werden, so kostet die Fracht auf eine Entfernung von 300 km nur 78 ℳ, während 1480 kg + 50 % = 2220 kg nach der Stückgutklasse bereits 77 ℳ 70 ₰ kosten. Es können also 5620 kg unentgeltlich beigeladen werden. Die ständige Eisenbahn-Tarif-Commission und der Ausschuß der Verkehrs-Interessenten haben in der Sitzung vom 15. Febr. 1889 beschlossen, das Mindestgewicht für eine Ladung sperriges Gut — es sind 116 verschiedene Gegenstände vorgesehen — auf 5000 kg festzusetzen. Hiernach würde sich auf eine Entfernung von 300 km die Stückgutfracht für 740 kg — 1110 kg auf 38 ℳ 90 ₰, für eine Ladung zu 5000 kg auf 39 ℳ, zu 6000 kg auf 46 ℳ 80 ₰, zu 8000 kg auf 62 ℳ 40 ₰ und 10 000 kg auf 78 ℳ stellen.

5. Auf- und Abladen der Güter. Das Auf- und Abladen derjenigen Güter, welche zu den Frachtsätzen des Eilstückguts und des

Stückguts zur Beförderung gelangen, auf die Eisenbahnwagen bezw. von denselben geschieht auf Kosten der Eisenbahn und durch dieselbe. Bei Gegenständen jedoch, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, oder deren Umfang den Raum eines Wagens überschreiten, kann die Eisenbahn das Aufladen durch den Versender und das Abladen durch den Empfänger verlangen. Alle sonstigen Güter sind seitens der Versender und Empfänger auf- und abzuladen, sofern nicht die Eisenbahnverwaltung diese Leistungen gegen die in dem Nebengebührtarif bestimmten Gebühren selbst übernimmt. Ein Antrag auf bahnseitige Uebernahme des Aufladens ist seitens des Versenders schriftlich zu stellen, ein Antrag auf Uebernahme des Abladens ist seitens des Empfängers schriftlich zu stellen. Geht die Eisenbahnverwaltung auf derartige Anträge ein, so steht dem Versender oder Empfänger keine Einwirkung auf das Geschäft des Auf- und Abladens zu. Falls die Eisenbahnverwaltung dem Absender oder Empfänger ohne entsprechenden schriftlichen Antrag zur Besorgung des Auf- und Abladens unter seiner Leitung oder derjenigen seiner Beauftragten die erforderlichen Leute stellt, so ist dies nicht als eine Uebernahme des Auf- und Abladens durch die Eisenbahnverwaltung anzusehen; die Bestimmung im § 67, Ziffer 4, des Betriebs-Reglements wird daher hierdurch nicht berührt.

II. Bedeckung der Güter. Ladegeräthe. 1. Es gilt als vereinbart, daß die Eisenbahnverwaltung die Güter der Sondertarife, mit Ausnahme der in Ziffer 2 aufgeführten, in unbedeckten Wagen zu befördern befugt sein soll, und daß sie, wenn bei dem Mangel einer anderweitigen Vorschrift des Versenders im Frachtbriefe eine Beförderung in unbedeckten Wagen stattfindet, nicht für den Schaden haftet, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entstanden ist.

2. Verzeichniß der bedeckt zu befördernden Güter der Sondertarife. **A**frikanisches Pflanzenhaar (crin d'Afrique); Alaun; Alphastoff. **B**aumwolle, rohe; Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten; Beinschwarz, Knochenkohle, Knochenschwarz, Spodium; Bittersalz aller Art; Blech (Eisen-, Schwarz-, Weiß- und Zinkblech); Bleicherde (Bleichkalk, Chlorkalk, Bleichpulver); Bleischrot, verpackt und unverpackt; Borke, gemahlene (Gerberlohe); Braunstein, verpackt. **C**ement; Chlorbaryum; Chlormagnesium; Chlorzink (Zinkchlorid); Cichorienwurzeln und Cichorienschnitze, gedörrte oder getrocknete, auch Cichorien, fabricirte und Cichorienmehl; Cigarrenkistchen, leere. **D**achpappe (Steinpappe, Theerpappe); Dextrin; Düngmittel, folgende: Schwefelsaures Ammoniak, Asche, Blutmehl, Chilisalpeter, Fischmehl, Guano, Hornmehl, Kainit, Kali, schwefelsaures Kali, schwefelsaurer Kali-Magnesia-Dünger, kalihaltiges Abfallsalz (Einstreusalz zur Kompostbereitung und zum Einstreuen in die Ställe), Kalidünger, Knochenasche, Knochenmehl, Ledermehl, mineralische Phosphate, gemahlen (Phosphoritmehl), Poudrette, Superphosphat, Wollfegedreck, Wollstaub; **E**is; Eisen- und Stahlwaaren aller Art, namentlich auch Ofenröhren, Eisendraht, Eisendrahtstifte, Waffen- und Messerschmiedewaaren, feinere Eisengußwaaren, wie Oefen, Grabkreuze, Koch-Geschirre, sowie Bandeisen und Stahlblech, auch Eisen und Stahl in Bunden, Fässern und Kisten, ebenso Eisen und Stahl, blank gewalzt; Eisenvitriol (grüner

Vitriol); Erdenfarben, wenn getrocknet oder gemahlen und in Säcken oder Fässern verpackt. Farbehölzer (gemahlen, auch geraspelt und zerkleinert), auch Quercitron; Fässer aus Papierstoff, leere, neu oder gebraucht; Federn und Federbetten; Figuren aus Gyps und Holz, unverpackt; Flachs; Futterbrod (nur für die Fütterung von Thieren verwendbar). Getreide aller Art, als: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen, auch Hülsenfrüchte; Glaubersalz aller Art; Graphit; Gyps gebrannt, auch roh, wenn gemahlen; Gypsdielen (Schiffsbretter). Hanf- und Manillahanf; Hausgeräthe; Heringe; Hohlglaswaaren aller Art, lose in Stroh und dergl. verpackt; Holzdraht zur Fabrikation von Zündhölzern; Holzkalk (unreiner, holzessigsaurer Kalk); Holzmehl und Holzsägespäne (Holzsägemehl); Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose); Holzstühle; Hopfen; Hüte von Filz, Seide und Stroh. Jute und Juteabfälle. Kalk, gebrannter; Kartoffeln; Kartoffelmehl; Kinderwagen und Kinderwagengestelle, Krankenwagen und dergl. leichteres Fuhrwerk; Knochenkohlenabfall (Zuckerschaum, Zuckererde, Schaumschwärze); Knochenschrot; Kohl und Kraut, soweit zum Sondertarif II gehörig, und Speisezwiebeln; Korbwaaren; Korkwaaren, Korksteine und Korksteinplatten; Kreide rohe, gemahlene und in Stücken, auch Schlemmkreide. Lithographiesteine; Lohe und Lohkuchen. Magnesit, gemahlen; Makulatur, bedruckt oder beschrieben; Maltosezucker und Maltosesyrup; Malz; Malzkeime; Malztreber, getrocknete; Maschinentheile von Eisen oder Stahl; Mineralwasser, auch künstliches, in beliebiger Verpackung; Möbel von gebogenem Holz; Mühlenfabrikate (Getreidemehl, Spelz- und Griesmehl, Kleie, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide). Natrium-Bisulfat. Oelkuchen und Oelkuchenmehl aller Art (auch Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Palmkernkuchen und Palmkernmehl); Orseille. Papiere: Packpapier, folgendes: Strohpapier, Schrenzpapier, Holzstoffpapier, Speltpapier, Zuckerpapier, auch die aus diesen Papieren gefertigten Düten; farbiges Tapetenpapier aus ungebleichten Rohstoffen; Dachdeckpapier; Papier aller Art zum Export; Papierspäne (Papierabfälle und Pappenabfälle); Pappe: Packpappe, folgende: Strohpappe, Schrenzpappe, Holzstoffpappe, Speltpappe; Rohdachpappe; Pappe aller Art zum Export; Pflanzenleim (Schlichte); Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin); Pottasche; Putzsteine. Rauhkarden und Weberdisteln; Reis, Reiskleie, Reisstaub (Reishülsen), Reismehl; Roggenschlempe, getrocknete; Rohr; Rohrstühle, Binsenstühle; Rüben, gedörrt oder getrocknet, auch Rübenschnitze. Salz als Koch- und Speisesalz, Abfall-, Abraum- und Fegesalz, Viehsalzlecksteine, Seesalz; Samen und Sämereien aller Art in Säcken und Tonnen; Samen, entölte (abdestillirte) folgende: Kümmel, Anis, Fenchel (Rückstände bei der Herstellung ätherischer Oele); Schlempekohle; Schuhpflöcke (Holzstifte); Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Esparto, Espartogras; Seifensiederfluß (Seifensieder-Unterlauge, auch concentrirt) und Walkextrakt; Soda, rohe, kalzinirte (Soda-Asche), krystallisirte und kaustische; Sophagestelle; Spath, und zwar Feld-, Fluß-, Kalk-, auch Schwerspath (natürlicher schwefelsaurer Baryt), Witherit (natürlicher kohlensaurer Baryt), Cölestin (natürlicher schwefelsaurer Strontian), wenn gemahlen und in Säcken oder Fässern verpackt; Spreu, Buchweizenschalen und Haferschalen; Stärke, getrocknete (auch getrocknete

Schlammstärke) und Stärkemehl; Steinkohle, gemahlene; Stollmehl (Fleischmehl); Strohstoff, Strohzellstoff. Thonerde, schwefelsaure präparirte; Thonwaaren aller Art, lose in Stroh und dergl. verpackt; Traubenzucker (Glykose), auch Stärkezucker, Stärkezuckersyrup und Traubenzuckersyrup; Tripolith. Umzugsgut und gebrauchte Theaterrequisiten. Werg und Abwerg, Heede und Heedeabfälle und Heede- und Werg-Garnabfälle; Wolle aller Art und Wollabfälle. Zucker aller Art zum Export und Rohzucker.

3. Den Versendern steht ein Anspruch auf Beförderung von Ladungen, welche zu einem Theil aus Gütern der in Ziffer 2 genannten Waarengattungen, zum anderen Theil aus sonstigen Gütern der Sondertarife bestehen, in bedeckten Wagen nicht zu.

4. Wird für diejenigen Güter, welche die Eisenbahnverwaltung nach den vorstehenden Bestimmungen unter 1 und 3 in unbedeckten Wagen zu befördern befugt ist, Verladung in bedeckten Wagen ausdrücklich im Frachtbrief vorgeschrieben, so kommen die Tarifsätze der betreffenden Klassen mit 10% Zuschlag in Anwendung.

5. Bei unbedeckter Beförderung der in Ziffer 2 genannten Güter der Sondertarife ebenso wie der Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen haftet die Eisenbahnverwaltung für den Schaden, welcher aus dieser Beförderungsart entstanden ist, es sei denn, daß der Versender die Beförderung in offenen Wagen im Frachtbrief vorgeschrieben hat, oder daß dieselbe in Gemäßheit der Bestimmungen des Betriebs-Reglements oder des Bahnpolizei-Reglements nothwendig ist.

6. Soweit Decken der Eisenbahnverwaltung verfügbar sind, und eine Beschädigung derselben durch das zu verladende Gut nach dem Ermessen der Verwaltung bezw. der Versandexpedition nicht zu befürchten ist, werden solche dem Versender gegen Entrichtung der in dem Tarife für die Nebengebühren festgesetzten Deckenmiethe überlassen, wenn derselbe in dem Frachtbriefe einen ausdrücklichen Antrag dahin stellt: „Ich beantrage die Stellung eines offenen Wagens mit Decke."

Dieser Antrag hat hinsichtlich der Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung bei Gütern der Allgemeinen Wagenladungsklassen und bei Gütern der in Ziffer 2 genannten Waarengattungen dieselbe Wirkung, wie der Antrag auf Beförderung in offenen Wagen ohne Decken (vergl. Ziffer 5). Bei den übrigen Gütern der Sondertarife und bei gemischten Ladungen (Ziff. 3) übernimmt die Eisenbahnverwaltung durch die Ueberlassung von Decken eine weitergehende Haftpflicht, als sie ihr bei Beförderung in offenen Wagen ohne Decken obliegt (Ziffer 4), ebenfalls nicht.

Der Versender hat die ihm miethweise überlassenen Decken selbst oder durch seine Leute über die Ladung zu legen oder legen zu lassen.

7. Werden zur Beförderung von Gütern der Allgemeinen Wagenladungsklassen oder der in Ziffer 2 genannten Güter der Sondertarife ohne Antrag des Versenders anstatt bedeckt gebauter Wagen offene Wagen mit Decken verwendet, so ist Deckenmiethe nicht zu erheben.

8. Bezüglich der von den Versendern gelieferten eigenen Decken gelten folgende Bestimmungen:

a) Nur solche Decken sollen zugelassen werden, die mit einer dauerhaften und deutlichen Bezeichnung des Namens des Eigenthümers und seines Wohnortes (Eisenbahnstation) versehen sind.

b) Die eigenen Decken des Versenders, welche zum Schutze der Ladung dienen, werden bei der Versendung der betreffenden Güter an den Empfänger frachtfrei befördert; doch darf unter Einrechnung des Gewichts der Decken die zulässige Höchstbelastung der Wagen nicht überschritten werden. Die Rücksendung der Decken geschieht ebenfalls frachtfrei, wenn dieselben innerhalb dreier Monate durch den Empfänger zur Beförderung an den Eigenthümer als gewöhnliches Frachtgut aufgegeben werden.

c) Diese eigenen Decken sollen auf den Bestimmungsstationen dem Empfänger der Sendung mit überliefert werden und ist daher in den betreffenden Frachtbriefen und Frachtkarten von den Ausstellern bezw. von der Abgangsexpedition zu vermerken: „Nebst . . . Stück eigenen Decken zum Schutze der Ladung."

d) Bei Rücksendung der Decken hat der Empfänger derselben unter Vorlegung des von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefes einen auf die Adresse des Eigenthümers lautenden Frachtbrief beizugeben und in diesem ausdrücklich zu vermerken: „Frachtfrei zu befördern."

Fehlt dieser Vermerk oder wird der Original-Frachtbrief nicht sofort bei Aufgabe der Decken zur Rückbeförderung vorgelegt, so wird die tarifmäßige Fracht erhoben.

e) Für Verlust, Beschädigung oder für Versäumung der Lieferungszeit haftet die Eisenbahnverwaltung bei der Rücksendung der Decken nur dann, wenn dieselben gegen Frachtzahlung aufgegeben werden.

9. Die vorstehend unter Ziffer 8 aufgeführten Bestimmungen finden in gleicher Weise Anwendung auf die von den Versendern gestellten Ladegeräthe als Aufsätze, Gerüste, Theilwände, Langbäume, Schemel, Rungen, Unterlegebalken, Stützen, Steifen, Ketten, Seile, Schließkeile und dergl.

10. Eisbehälter und Eis, welche von den Versendern bei Bier in Wagenladungen diesen letzteren beigegeben werden, sind wie die von den Versendern gestellten eigenen Decken und sonstigen Ladegeräthe zu behandeln und daher frachtfrei zu belassen. Selbstverständlich bleibt jedoch die Anwendung der Klasse A 1 von der Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und die Anwendung der Klasse B von der Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief auch bei den Biersendungen abhängig, und es darf unter Einrechnung des Gewichts der Eisbehälter und des Eises die zulässige Höchstbelastung des Wagens nicht überschritten werden.

III. Die Güter der Sondertarife. Sondertarif I, (soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen bezw. Verbände für einzelne Güter Ausnahmetarife bestehen). **A**bfälle von unedlen Metallen, s. Bruchmetall; Abfälle, wollene, der Tuchfabrikation, folgende: Krempelwolle (Kehricht, auch Flug genannt), Weberfäden, Rauhhaare (Rauhflocken), Scheerhaare (Scheerflocken); Ackerdoppern, s. Gerbstoffe Afrikanisches Pflanzenhaar

(crin d'Afrique); Alaun (Kali=Alaun); Algarobilla, s. Gerbstoffe; Ammoniak=Alaun; Asphaltfilz, s. Dachfilz. **Baryt**, künstlicher schwefelsaurer, s. Blancfixe; Baugeräthe als Hauen, Picken, Schaufeln, Spaten, Rüstböcke und dergl.; Baumwolle, rohe, Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten; Beizflüssigkeiten, s. Eisen, gelöstes, und Thonerde, gelöste; Blancfixe oder Permanentweiß (künstlicher schwefelsaurer Baryt); Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiglätte, Bleiröhren, Bleischrott, alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle; Bleiglätte, s. Blei; Blei zinkisches, s. Zink; Bleicherde (Bleichkalk, Chlorkalk, Bleichpulver); Brauerharz, s. Harz; Bruchmetall, auch alte Geschützrohre und alte zusammengeschlagene Kupfer=, Messing= und Yellow=Metallwaaren, ausschließlich Brucheisen und Stahlbruch, s. Eisen (Roh=); Bruchecker, s. Cocosnußkerne. **Chloraluminium** und Chloraluminiumlauge, s. Thonerde, salzsaure; Chlorbaryum; Chlorkalcium, nur in starken dichten Fässern: Chlorkalk, s. Bleicherde; Chlorzink (Zinkchlorid); Cichorien fabricirt und Cichorienmehl; Cocosnußkerne (Kopra), Palmnußkerne (Palmkerne), Bucheckern und Erdnüsse; Colloidale (gallertartige) Thon=; Colophonium, s. Harz. **Dachfilz** (Asphaltfilz); Dachpappe (Steinpappe, Theerpappe); Dextrin; Dividivi, s. Gerbstoffe. **Eckerdoppern**, s. Gerbstoffe; Eicheln; Eisen und Stahl, Eisen= und Stahlwaaren aller Art (auch mit unedlen Metallen überzogen), soweit sie nicht in den Sondertarifen II und III aufgeführt sind, einschließlich Maschinen und Geräthe aller Art von Eisen und Stahl, gleichviel ob diese Maschinen und Geräthe sich in zusammengesetztem oder zerlegtem Zustande befinden und ob dieselben mit anderem Material verbunden sind. Hierunter fallen auch Locomobilen, Dresch= und Säe= (auch Drill=) Maschinen (vergleiche jedoch den Tarifabschnitt d I 4 b). Eisen, gelöstes salzsaures oder Eisenchlorid und Eisenchlorür (Beizflüssigkeit); Eisen gelöstes salpetersaures (Beizflüssigkeit); Eisen holzsaures; Erdnüsse, s. Cocosnußkerne. **Farbehölzer** in Blöcken und Stücken, auch geraspelt, gemahlen und zerkleinert, auch Quercitron; Federbetten und Federn, aller Art; Futterbrod (nur für die Fütterung von Thieren verwendbar). **Gerbstoffe**, folgende: Dividivi, Myrobalanen, Quebrachoholz, Mimosarinde, Manglerinde, Knoppern, auch orientalische Knoppern, Ecker= oder Ackerdoppern, Valonea, Algarobilla; Gerstenmehl, s. Mühlenerzeugnisse; Getreide aller Art, als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais (Kukuruz), Hirse und Buchweizen, auch Hülsenfrüchte; Glas, und zwar Fensterglas, Glasmasse, Glaspfannen, Rohglas und ungeschliffene Glastafeln, auch rohe Glasfliesen. — Geschliffene Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Glykose, s. Traubenzucker. **Harz**, auch Brauerharz und Colophonium, mit Ausnahme von Terpentin und der zu den Droguen gehörenden Harze; Harzwische (Harzschlacken); Heede=Garnabfälle und Werg=Garnabfälle; Heringe, frische, gesalzene. — Geräucherte Heringe (Bücklinge) und marinirte Heringe (Roll=, Pickles= und Bratheringe) gehören zu den allgemeinen Wagenladungsklassen; Holz, in Balken, Brettern, Bohlen und Blöcken von solchen Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst= und Landwirthschaft sind, z. B.

Pitch-Pine (Pech-Kiefer), Yellow-Pine (gelbe Kiefer), Mahagoniehölz, Pockholz (Guajak), Teakholz, Ebenholz, Grenadillaholz, Jakarandaholz, Patridgeholz, Satinholz, Cedernholz, Buxbaumholz, Hickoryholz, amerikanisches (sog. schwarzes) Wallnußholz. — Farbhölzer s. diese; Holzessig (Holzsäure), zu Speisezwecken nicht verwendbar. — Aus Holzessig gewonnene Essigsäure, auch in jeder Verdünnung durch Wasser, gehört zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Holzgeist (Methyl-Alkohol); Holzkalk (unreiner holzessigsaurer Kalk); Holzwaaren, gebeizt, gefärbt, gefirnißt, lackirt, polirt, vergoldet, versilbert oder bronzirt, auch in Verbindung mit unedlen Metallen. — Fourniere, fournierte Möbel und Möbelbestandtheile, Holzwaaren mit ausgelegter oder Schnitzarbeit gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Hopfenranken; Hülsenfrüchte, s. Getreide; Hundekoth. **K**alk, doppeltschwefligsaurer; Karbolsäure, nicht krystallisirte; Kartoffel; Kasanasche, s. Pottasche; Kastanien, wilde (Roßkastanien); Knochenleimgallerte; Knoppern, s. Gerbstoffe; Kobaltspeise, s. Nickelstein; Kopra, s. Cocosnußkerne; Krempelwolle (Kehricht oder Flug genannt), s. Abfälle, wollene; Kupferwaaren, alte, s. Bruchmetalle. **L**ithographiesteine. **M**alz; Maltosezucker und Maltosesyrup; Manglerinde, s. Gerbstoffe; Messingwaaren, alte, s. Bruchmetall; Methyl-Alkohol, s. Holzgeist; Mimosarinde, s. Gerbstoffe; Mineralwasser, auch künstliches, in beliebiger Verpackung; Mühlenerzeugnisse, (Getreidemehl, Spelz- und Griesmehl, Gerstenmehl, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide, auch Futtermehl); Mutterlauge; Myrobalanen, s. Gerbstoffe. **N**ickelstein und Nickelspeise, auch Kobaltspeise. **O**rseille, (Unter Orseille ist nicht der Orseille-Extract zu verstehen.) **P**apiere: 1. Packpapiere, folgendes: Strohpapier, Schrenzpapier, Holzstoffpapier, Speltpapier, Zuckerpapier, auch die aus diesem Papier gefertigten Düten; 2. Farbiges Tapetenpapier aus ungebleichten Rohstoffen; 3. Dachdeckpapiere; 4. Papier aller Art für die Ausfuhr; Pappe: 1. Packpappe, folgende: Strohpappe (auch auf einer Seite mit weißem Druckpapier beklebt), Schrenzpappe, Holzstoffpappe, Speltpappe; 2. Rohdachpappe; 3. Pappe aller Art für die Ausfuhr; 4. Holzstoff (geschliffener) trocken und in Pappenform, wenn die Tafeln nicht so durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauch als Pappe nicht mehr dienen können; Palmnußkerne, s. Cocosnußkerne; Pech, Pechsatz; Perlasche, s. Pottasche; Permanentweiß, s. Blancfixe; Pflanzenhaar, afrikanisches (crin d'Afrique); Pflanzenleim, (Schlichte); Pottasche, (Perlasche, Kasanasche, Steinasche); Quebrachoholz, s. Gerbstoffe; Quercitron, s. Farbehölzer; **R**auhhaare (Rauhflocken), s. Abfälle, wollene; Reis, Reismehl, Reisfuttermehl; Retorten von Chamotte und Thon; Rohdachpappe, s. Pappe; Rohzucker von weniger als 98% Polarisation; Rohzucker von 98% oder höherer Polarisation, sowie Krystallzucker, ferner Zucker in Broden, Würfeln, Tafeln, Platten und Stücken, auch im gemahlenen Zustande, und endlich Farine gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Rübenmus (Rübenkraut); Obstmus (Obstkraut) gehört zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Rübenspeisesyrup. **S**amen und Sämereien aller Art, in Säcken und Tonnen; Sauerkraut; Scheerhaar (Scheerflocken), s. Abfälle, wollene; Schlempekohle; Schmack, s. Sumach; Schwefel und Schwefelblüthe; Schwefelbaryum, rohes; Schwefelnatrium; Schweflige Säure, wasserfreie flüssige; Schwefelsäure; Seifensiederasch-

unausgelaugte; Soda, rohe, kalcinirte (Soda-Asche), kaustische und krystallisirte, ausgenommen doppeltkohlensaures Natron; Sodalauge; Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl; Stärkezucker und Stärkesyrup, s. Traubenzucker; Steinasche, s. Pottasche; Steinpappe, s. Dachpappe; Sumach (Schmack). **T**heerpappe, s. Dachpappe; Thönerne Retorten, s. Retorten; Thonerde, colloidale (gallertartige); Thonerde, gelöste, essigsaure, (Beizflüssigkeit); Thonerde, salzsaure oder Chloraluminium und Chloraluminiumlauge; Thonerde, schwefelsaure präparirte; Traubenzucker (Glykose), Stärkezucker auch Traubenzuckersyrup und Stärkesyrup. **V**alonea, s. Gerbstoffe. **W**achholderbeeren; Weberfäden, s. Abfälle, wollene; Wolle, roh oder gewaschen, Wollkämmlinge (Kammzug gehört zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen), Wollabfälle, auch Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- oder Shoddywolle (s. auch d I 4c). **Y**ellow-Metallwaaren, alte, s. Bruchmetall. **Z**ink in Platten (Rohzink), Zinkblech (Walzzink), Zinkabschnitzel, Zinkbrocken (Hartzink), zinkisches Blei; Zinkchlorid (Chlorzink); Zinkvitriol; Zinnasche (auch bleihaltige), unreine (Abfall aus Metallwaarenfabriken); Zittwer (Wurmsamen); Zucker, (Rüben- und Rohrzucker) aller Art für die Ausfuhr. (Hierunter ist sowohl der aus dem Zollverein ausgehende, als der durch den Zollverein durchgehende Zucker zu verstehen.)

Sondertarif II (soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen bezw. Verbände für einzelne Güter Ausnahmetarife bestehen). **A**galith, s. Talkerde; Alphastoff; Anthracen-Rückstände; Asbestine, s. Talkerde; Asphalt, reiner roher, nämlich Trinidad-Asphalt (Trinidad-Erde, auch Trinidad épuré), Erdharz, Erdfett, Judenpech, Bergpech, auch Erdwachs roh (Ozokerit, Retinit, Hatchetin). — Künstlich gereinigter Asphalt (Asphaltharz) und künstlich gereinigtes Erdwachs, (raffinirtes Mineralwachs, Ceresin oder Cerasin) gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Asphaltkohle; Asphaltplatten. **B**aumwollensamenmehl, Baumwollensamenkuchen, s. Oelkuchen; Beinschwarz, Knochenkohle, Knochenschwarz, Spodium; Bergpech, s. Asphalt, reiner roher; Bittererde, kohlensaure (Bitterspath); Bleiglanz, reiner, in Stücken, Graupen oder Pulver (Glasurerz); Bleisulfat (schwefelsaures Bleioxyd, Bleivitriol) unreines, feucht, getrocknet oder geröstet, nicht gemahlen; Bolus, s. Erdfarben. **C**aboschen, s. Tabaksrippen; Cementkupfer; Cementwaaren, soweit nicht unter den Gütern des Sondertarifs III genannt, unverpackt oder, wenn zur überseeischen Ausfuhr bestimmt, in beliebiger Verpackung; Cocoskuchen, Cocoskuchenmehl, s. Oelkuchen. **E**isen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt, und zwar: 1. Stab- und Façoneisen (-Stahl) aller Art, als Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, I-, U-, Winkel-, Zaineisen resp. Stahl; Hufstäbe; 2. Platten und Bleche (einschließlich Weißblech), auch verbleit oder mit einer Mischung von Zinn und Blei überzogen; Schare und Streichbretter zu Pflügen, roh vorgearbeitet, ungelocht, ungeschliffen und ungeschärft; 3. Röhren, Säulen; 4. Brücken- und andere Construktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben; 5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie folgende zur Schienenbefestigung geeignete Gegenstände: Laschen, Schienenstühle, Hakennägel, Muttern, Schraubenbolzen, Federringe, Fixirungsplättchen, Schraubennägel, Unterlagsplatten,

Klemmplättchen, Krampen, Klammern, Keile, Schlußstücke; ferner Eisenbahnschwellen (Lang und Querschwellen), Weichen- und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke; 6. Bestandtheile von Eisenbahnlocomotiven und Eisenbahnwagen, folgende: Achsen, rohe Achslagerkasten (Achsbüchsen), Achsgabeln (Achshalter), Bandagen, Bremstheile, auch Bremsklötze, Konsolen, Daumenwellen, Federstützen, Kuppelungsvorrichtungen, Bufferhülsen, Bufferkreuze, Bufferstangen, Räder und Rädertheile, Radsätze (auch mit Radscheiben aus Papiermasse, Holz und anderen Stoffen), Buffer-, Trag- und Zugfedern, Zughaken; 7. Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen oder Bündeln, unverpackt; Grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet, über 100 kg Gewicht für das Stück, unverpackt oder nur theilweise verpackt; Roststäbe, unverpackt; Eisenbahnwagen-Obergestelle, zerlegte; Eisenröthe, s. Erdfarben; Eisenvitriol (grüner Vitriol); Erbsenschalenkleie, s. Kleie; Erdfarben (Farberden), als: Eisenröthe, Bolus, Umbra, Ocker, kasseler Braun, Erdgrün, Erdgrau, Erdschwarz, schwarze Erde, Schwarzkreide, Thon (auch gemahlen und präparirt), insoweit die vorbezeichneten Gegenstände in Fässern, Kisten oder Kasten verpackt zur Aufgabe gelangen; — Chemische Farben, insbesondere auch Ultramarin, gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Erdgrün, Erdgrau, Erdschwarz, schwarze Erde, s. Erdfarben; Erdharz, Erdfett, Erdwachs, s. Asphalt, reiner roher; Erdnußkuchen, Erdnußkuchenmehl, s. Oelkuchen. **F**alzspäne, trockene; Farberden, s. Erdfarben; Fayence, s. Thonwaaren; Feld- und Gartenfrüchte, folgende: a) Kohl und Kraut, ausschließlich Blumen-, Rosen- und Wirsingkohl, welche zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen gehören; b) Speisezwiebeln; Flachs (gebrecht); Flechsen von Thieren; Futtermittel aus Reisabfällen (von der Stärkefabrikation), mit Kleie vermengt; Gerstenkleie, s. Kleie. **G**lasurerz, s Bleiglanz; Graphit, reiner, roh (Naturgraphit), oder geformt (in Tafeln, Kugeln oder Blocks); Grieskleie, s. Kleie; Gummiabfälle; Gyps in Teigform (Glanzweiß). **H**anf und Manillahanf; Hatchetin, s. Asphalt, reiner roher; Heringslake; Hohlglaswaaren aller Art, auch in Verbindung mit unedlen Metallen, oder in Geflechten, unverpackt, oder nur lose in Stroh, Heu u. s. w. verpackt, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben und Kisten, oder in Lattenkisten, bei denen die Bretter oder Latten mindestens handbreit von einander abstehen, oder wenn zur Ausfuhr bestimmt, in beliebiger Verpackung; Holz (ausschließlich der im Sondertarif I bezeichneten Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind): 1. Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, soweit nicht im Sondertarif III genannt; 2. Reifholz und Weiden geschält oder geglättet, Daub- (Faß-) Holz; 3. Schnittholz: a) kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten; b) breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter, letztere auch gehobelt und genuthet; 4. Haide- und Reiserbesen; 5. Chemisch präparirte Hölzer, als: Telegraphenstangen 2c.; 6. Holzspäne, auch zur Bier- und Essigklärung; Holzkohlenbriquetts, verpackt, auch Preßkohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen; Holzmehl, ferner Holzsägespäne (Holzsägemehl) verpackt; Holzstoff (geschliffener für Papier- oder Pappenfabrikation. Geschliffener Holzstoff gilt nur dann

als für die Papier- oder Pappenfabrikation bestimmt, wenn er in einer Beschaffenheit aufgeliefert wird, in welcher er nicht auch als Pappe verwendet werden kann, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, unter der Bedingung, daß die Tafeln so durchlöchert sind, daß sie zum Gebrauch als Pappen nicht mehr dienen können. (Siehe auch unter 4 der Position „Pappe" des Sondertarifs I); Holzwaaren aller Art, auch in Verbindung mit unedlen Metallen, insofern diese nicht wesentliche Bestandtheile der betreffenden Gegenstände bilden, sondern wie z. B. Reifen, Bänder ꝛc. lediglich zum Zusammenhalten oder zur Befestigung der Gegenstände in sich dienen, und insoweit dieselben nicht in den Sondertarif I und III aufgeführt sind; Holzzellstoff (Cellulose); Hopfen (s. auch d I 4 c); Hörner (von Rindvieh, Hammeln oder Ziegen) mit anhaftendem Schlauch (Hornkern), rohe, frische. — Hörner in getrocknetem Zustande, mit oder ohne Schlauch, gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen. **J**udenpech, s. Asphalt, reiner roher; Jute. **K**asseler Braun, s. Erdfarben; Kiengalle, s. Theerwasser; Klauen und Hufe. (Abfälle von Klauen und Hufen, s. Abfälle des Sondertarifs III); Kleie, auch Grieskleie und Reiskleie (Reisabfall, Reisstaub, Reishülsen), Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie. — Gerstenmehl gehört zu den Mühlenfabrikaten; Knochenkohle, Knochenschwarz, s. Beinschwarz; Kohl und Kraut, s. Feld- und Gartenfrüchte; Korkholz; Kryolith, in Stücken und gemahlen. **L**eimleder, trockenes, Leinkuchen, Leinkuchenmehl, s. Oelkuchen; Lumpen. **M**agnesia, rohe wasserhaltige, zur Zuckerläuterung; Magnesit, gemahlen; Makulatur, bedruckt oder beschrieben; Malztreber, getrocknete; Manillahanf, s. Hanf; Melasse; Mexikanfibre, roh; Mörtel zur Bekleidung von Dampfkesseln, Dampfrohren ꝛc.; Muschelschalen aller Art. **N**aphtalin; Nematolith, s. Talkerde. **O**cker, s. Erdfarben; Oelkuchen und Oelkuchenmehl (zerkleinerte Oelkuchen) und entfettetes Oelsaatmehl aller Art, namentlich auch Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Leinsaatmehl, Palmkernkuchen, Palmkernmehl, (Palmkernmehl), Cocoskuchen (Koprakuchen), Cocoskuchenmehl (Kopramehl), Baumwollensamenmehl, Baumwollensamenkuchen, Erdnußkuchen, Erdnußkuchenmehl; Ozokerit, s. Asphalt, reiner, roher. **P**almkernkuchen, Palmkernmehl, s. Oelkuchen; Papierspäne (Papierabfälle und Pappenabfälle); Piassava, roh; Porzellan, s. Thonwaaren; Porzellanmasse; Preßkohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, s. Holzkohlenbriquets; Putzsteine; Puzzolanerde (sicilianischer Traß). **R**eiskleie, s. Kleie; Retinit, s. Asphalt, reiner roher; Retortenkohle (Retortenkokes aus Leuchtgasfabriken); Roggenschlempe, getrocknete; Rübensyrup, ungereinigter (die nicht zu Speisezwecken direkt brauchbaren Nachprodukte der Raffinerieen). **S**alzsäure; Samen, entölte (abdestillirte), folgende: Kümmel, Anis, Fenchel (Rückstände bei der Herstellung ätherischer Oele); Schmirgel (auch Schmirgelsteine), roh und pulverisirt; Schwarzkreide, s. Erdfarben; Seewasser; Seifensiederfluß (Seifensieder- Unterlauge, auch concentrirt) und Walkextract. Walkseife gehört zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Speckseine, s. Talkerde; Spodium, s. Beinschwarz; Stärke, feuchte (auch feuchte Schlammstärke); Steine (auch Marmor), bearbeitete, Steinhauerarbeiten jeder Art, auch zusammengesetzte Mühlsteine, sämmtlich unverpackt, mit Ausnahme der im Sondertarif III genannten; Steingut, s. Thonwaaren; Steinnüsse; Strohstoff,

Strohzellstoff. Tabaksrippen und Caboschen (Abfälle von Tabaksrippen), unverarbeitete; Talkerde und Talkstein, auch Speckstein; ferner Asbestine (Agalith, Nematolith); Tankwerk, altes; Theerkohle; Theerwasser (Theer- oder Kiengalle); Thierhaare. — Roßhaare von Schweif und Mähne, sowie Borsten (das sind die ausgekämmten, am Rücken, Nacken [Hals] und Schwanz des Schweins gewachsenen, langen, steifen und spannkräftigen Haare) gehören zu den allgemeinen Wagenladungsklassen; Thieröl, roh (Nebenprodukt von der Spodiumbereitung); Thon, auch gemahlen und präparirt, in Fässern, Kisten oder Kasten, s. Erdfarben; Thonwaaren aller Art (Porzellan, Steingut, Fayence), soweit nicht unter den Gütern der Sondertarife I und III genannt, unverpackt oder nur lose in Stroh, Heu u. s. w. verpackt, oder in Ballen, Säcken, Harassen, offenen (deckellosen) Körben und Kisten, oder in Lattenkisten, bei denen die Bretter oder Latten mindestens handbreit von einander abstehen, oder, wenn zur Ausfuhr bestimmt, in beliebiger Verpackung; Kugeln aus ungebranntem Thon zum Gebrauch in chemischen und anderen Werkstätten, sowie Schmelztiegel aus Graphit und Thon; Traß (sicilianischer), s. Puzzolanerde; Trippel. **Umbra**, s. Erdfarben. **Walkextrakt**, s. Seifensiederfluß; Wasserglas, festes, sowie flüssiges, letzteres nur in starken, dichten Fässern; Weinhefe, flüssige, auch gepreßte. **Xylolith** (feuer- und wetterbeständiges Holz) auch gefärbt, in eckigen Platten. **Zinkstaub** (Poussière), Zinkgrau, zinkischer Flugstaub; Zwiebeln, s. Feld- und Gartenfrüchte.

Sondertarif III (soweit nicht im Verkehr einzelner Bahnen bezw. Verbände für einzelne Güter Ausnahmetarife bestehen). **Abfälle**, bei der Braunkohlentheer-Bearbeitung folgende: Kreosot, Kreosotnatron, Kreosotöl, Säureharze; Abfälle, eisenoxydhaltige, der Anilinöl-Fabrikation; Abfälle von Horn, Abfälle von Klauen und Hufen und folgende Abfälle von Häuten: Schlichtspäne, Stollmehl (Fleischmehl). — Flechsen, Klauen, Leimleder, s. Sondertarif II. Degras gehört zu den allgemeinen Wagenladungsklassen; Abfälle von Rohmaterialien der Papierfabrikation, folgende: Haderstaub, Papierschlamm, Papierfangstoff, Holzstoffabfall, Holzstoffreste; Abfalllauge der Zuckerfabriken, s. Düngemittel; Abfallsalz, s. Düngemittel; Abfall von Stuhlrohr; Abfallwasser der Leuchtgasfabriken, s. Düngemittel; Abwerg, s. Werg; Alaunstein, Alaunerde; Alpengras, s. Seegras; Alpha, s. Seegras; Amberger Erde, s. Erde; Ammoniak, schwefelsaures, s. Düngemittel; Apatit, s. Düngemittel; Asche, s. Düngemittel; Asche, messinghaltige, aus Gieß- und Schmelzöfen; Asphaltstein, Asphaltsand, rohe Asphalterde, comprimirter Asphalt, künstlicher Asphalt, Asphalt in Kuchen (Asphaltbrei, Asphaltkitt, Asphaltmastik, Asphaltmastix, Asphaltcement). **Bast-** und Palmblätterabfälle; Baryt, natürlicher schwefelsaurer und natürlicher kohlensaurer, s. Spath; Binsen; Bittersalz aller Art; Bleiasche, Bleischlacken, Bleistein, Bleigelb; Bleiglanz, unreiner, s. Erze; Blende, s. Erze; Blut- und Blutwasser, Blutdünger, Blutmehl, s. Düngemittel; Borke, roh und gemahlen (Gerberlohe). Hierzu ist Rinde von außereuropäischen Bäumen nicht zu rechnen; Branntweinspülicht, Schlempe aller Art, ausgenommen getrocknete Roggenschlempe, s. Sondertarif II; Braunkohlen, Braunkohlenkokes, Braunkohlenbriquets. — Braunkohlen in pulverisirtem Zu-

stande fallen bei Verpackung in Fässern, Kisten oder Kasten unter Sondertarif II (s. Erdfarben); Braunkohlentheer und Braunkohlentheerpech. — Abfälle bei der Braunkohlentheer-Verarbeitung, s. Abfälle; Braunstein; Briquets, s. Braunkohlen und Steinkohlen; Buchweizenschalen, s. Spreu. Cedernholzspäne; Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen, Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen aus Cement; Chamottemörtel, Chamottemehl; Chilisalpeter, s. Düngemittel; Chinaclay, s. Erde; Chlorkalium, s. Düngemittel; Chlormagnesium; Cichorienwurzeln, frische und gedörrte oder getrocknete; Cölestin (natürlicher, schwefelsaurer Strontian), s. Spath. Dachtheer aller Art (Gemische aus Theer, Pech oder Asphalt, denen meist geringe Mengen Harz, Schwefel, erdige Substanzen u. s. w. zugesetzt sind); Diffusions-Rückstände, s. Preßrückstände von Kartoffeln; Drainröhren; Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation, folgende: Abfalllauge der Zuckerfabriken, Abtrittsdünger, schwefelsaures Ammoniak, Asche mit Ausnahme der besonders genannten, Blutdünger, Blutmehl, Rückstände von der Blutlaugensalzfabrikation, Chilisalpeter (roher Natronsalpeter), Dünger (Mist), Fischmehl, Gaskalk, Gaswasser (Abfallwasser der Leuchtgasfabriken), Guano aller Art, Gypsasche, Haardünger (Rindshaare zum Düngen), Hornmehl, Kainit, salzsaures Kali (Chlorkalium) schwefelsaures Kali, schwefelsaurer Kali-Magnesia-Dünger, kalihaltiges Abfallsalz (Einstreusalz zur Kompostbereitung und zum Einstreuen in die Ställe), Kalidünger, Kalkasche, Knochenasche, Knochenmehl, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), mineralische Phosphate aller Art, gemahlene und ungemahlene (z. B. Phosphorit, Apatit, Koprolith [Kothsteine]), flüssige Phosphorsäure in Fässern, Poudrette, Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Preßschlamm), Superphosphat (saurer phosphorsaurer Kalk), phosphorsaure Thonerde, Walkhaare, Wollfegedreck, Wollstaub. Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Luppen von Schweißeisen und Schweißstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flußeisen und Flußstahl, auch Stahlknüppel (Billets); altes abgängiges Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlbruch, alte Eisen- und Stahlmunition, alte gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte gebrauchte Schwellen, alte gebrauchte Radbandagen und sonstige alte Radtheile; ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weißblechabfälle. Unter Luppen von Eisen und Stahl ist zu verstehen: das im Wege des Frisch- (Puddel-) Prozesses aus Roheisen gewonnene, im Schweißofen nicht weiter verarbeitete Halbfabrikat, welches in der Form von roh gehämmerten oder gewalzten Blöcken oder von grobgewalzten Stäben vorkommt. Stahlknüppel (Billets) sind ein auf gleiche Weise aus rohen Blöcken von Flußeisen oder Flußstahl hergestelltes Halbfabrikat. Als altes abgängiges Eisen und alter abgängiger Stahl gelten nur Stücke, welche zu dem Zweck, für welchen sie ursprünglich und eigentlich hergestellt wurden, nicht mehr brauchbar sind, sondern im Großen und Ganzen nur noch zum Einschmelzen oder Zusammenschweißen (Packetiren) verwendet werden können. Unter Stahlbruch und Eisenbruch ist nicht gebrochener neuer Stahl und gebrochenes neues Eisen, sondern der Bruch gebrauchter abgängiger Stahl- und Eisenfabrikate zu verstehen; unter Abfällen von Stahl und Eisen sind

im Allgemeinen nur Stücke zu verstehen, welche zur unmittelbaren Herstellung von Eisen- und Stahlwaaren nicht geeignet, sondern nur noch zum Einschmelzen oder Zusammenschweißen (Packetiren) verwendbar sind; hierzu gehören auch der Abfall von Eisen- und Stahldraht, ebenso Dreh-, Bohr-, Feil- und Hobelspäne und dergleichen, sowie Enden von Schienen und Schwellen; Eis; Eisensauen, s. Erze; Emballagen, gebrauchte, aller Art; vergl. d I 4 e der Allgemeinen Tarifvorschriften; abgängige Packtücher und Umhüllungen gehören als Lumpen zum Sondertarif II; Erde, gewöhnliche, Kies, Grand, Sand, Mergel, Lehm, Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), Pfeifenerde, Walkerde, Amberger Erde, Schlick, Infusorienerde, sowie Schlamm aus Flüssen und Kanälen, (ausgenommen Talkerde, siehe diese), Erdfarben, (Farberden), lose oder in Säcken; Erze, rohe, einschließlich Blende (Zinkerz), unreiner Bleiganz (Schwefelblei), Galmei, Kobalt- und Nickelerze, Eisensauen und Schwefelkies; Esparto, Espartogras, s. Seegras. **F**alzspäne, gekalkte, in nassem, abgetropften Zustande; Farberden, s. Erdfarben; Ferrisulfat, rohes; Fettgastheer, Oelgastheer; Fettschlamm, s. Walkabgänge; Fichtenzapfen, s. Kienäpfel; Filzwaaren, alte, s. Lumpenabfälle; Fischmehl, s. Düngemittel; Flaschenhalter aus Schilf oder Stroh; Fleischmehl, s. Abfälle von Horn; Futterkräuter, frische; Futterrüben, s. Rüben. **G**almei, s. Erze; Gaskalk, s. Düngemittel; Gasreinigungsmasse; Gaswasser, s. Düngemittel; Gerberlohe, s. Borke; Glas- und Thonballons, leere (Demyohns sind hierunter nicht zu rechnen); Glasbrocken, s. Scherben; Glaubersalz aller Art; Grand, s. Erde; Graphit, unreiner (erdiger), roh, oder geschlemmt, oder gemahlen; Guano, s. Düngemittel; Gyps, gebrannt, auch roh, wenn gemahlen; Gypsasche, s. Düngemittel; Gypsdielen (Schilfbretter). **H**aardünger, s. Düngemittel; Haderstaub, s. Abfälle; Haferschalen, s. Spreu; Hammerschlag (ausschließlich Kupferhammerschlag); Heede und Heedeabfälle, s. Werg; Heerd-Glas, s. Scherben; Heu; Holz (ausschließlich der im Sondertarif I bezeichneten Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind); Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2,5 m lang, Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz, Reifholz und Weiden (auch gespalten oder gerissen, ungeschält und ungeglättet), Reiserholz (Besenreisig) und Faschinen, auch Weidensetzlinge; Eisenbahnschwellen, roh und imprägnirt; Schwarten, beim Schneiden der Hölzer abfallend, nicht über 6 m lang; folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge; Stäbe und Brettchen aus Nadel- und Buchenholz bis zu 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, unbearbeitet; Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbriquets, unverpackt, Holzkohlenbriquets, verpackt, auch Preßkohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, siehe Sondertarif II; Holzsägespäne und Holzsägemehl, unverpackt (verpackt, s. Holzmehl); Holzstoffabfall, Holzstoffreste, s. Abfälle; Holztheer; Holzwaaren, s. Schachteln aus Holz; Holzwolle; Hornabfälle, s. Abfälle; Hornmehl, s. Düngemittel. **J**uteabfälle, hierunter sind nur zu

verstehen: Gebrauchte Stricke aus Rohjute, Fadenabfälle der Juteweberei (Jutegarnabfälle), Spinnabfälle der Jutespinnerei und Jutefegedreck; Infusorienerde, s. Erde. **Kalk**, gebrannter; Kalk, saurer phosphorsaurer, s. Düngemittel; Kalkasche, s. Düngemittel; Kalksteinmehl; Kainit, s. Düngemittel; Kali, salzsaures und schwefelsaures, s. Düngemittel; Kalidünger, s. Düngermittel; Kalimagnesiadünger und kalihaltiges Abfallsalz, s. Düngemittel; Kaolin, s. Erde; Kartoffeln; Kehricht, metallhaltiger, aus Werkstätten; Kienäpfel, Kienzapfen, Fichtenzapfen, Tannenzapfen; Kies, s. Erde; Kieserit; Knochen, auch gereinigt und zerkleinert (Knochenschrot, Knochengries u. s. w.); Knochenasche, s. Düngemittel; Knochenkohlen-Abfall, hierunter ist zu verstehen: die in den Knochenkohlen-Brennereien gewonnene, zur Filtration des Zuckers nicht taugliche Knochenkohle, soweit letztere nicht durch weitere Behandlung, insbesondere durch Mahlen und Sieben zu Beinschwarz verarbeitet ist; die in den Zuckerfabriken verwendete, aber nicht mehr zur Filtration oder Klärung des Zuckers geeignete Knochenkohle (Zuckererde, Zuckerschaum, Schaumschwärze); Beinschwarz, s. Sondertarif II; Knochenmehl, s. Düngemittel; Kobalterze, s. Erze; Kohlrüben, s. Rüben; Kokes und Kokesasche, s. Steinkohlen; Koprolith (Kothsteine), s. Düngemittel; Korkabfälle; Korksteine und Korksteinplatten; Kreide, rohe, auch in Stücken, oder gemahlen, geschlemmt; Kreosot, Kreosotnatron, Kreosotöl, s. Abfälle von der Braunkohlentheer-Verarbeitung; Kupferstein. **Lederabschnitzel** (zur Verwendung für Lederwaaren nicht geeignete Lederabfälle) und abgenutzte alte Lederstücke; Ledermehl, s. Düngemittel; Lehm, s. Erde; Leimkalk (Leimkäse), s. Düngemittel; Leimleder, gekalktes, in nassem abgetropften Zustande; Lohe und Lohkuchen; Lumpenabfälle und Schrenzlumpen, hierunter sind zu verstehen: die beim Aussuchen der Lumpen ausgeschiedenen, zur Herstellung von Kunstwolle und Papier (ausgenommen Schrenzpapier) nicht verwendbaren Stücke, wie beispielsweise Teppichreste, wollene Schlappen, stark beschmutzte Wollenstücke, alte Filzwaaren, Filzhüte, Filzschuhe, Pantoffelobertheile und dergl., ferner die beim Zerschneiden und Sortiren (Fabrikfertigmachen) der ausgesuchten Lumpen sich ergebenden Abfälle und Abschnitzel, d. s. Gemenge von Säumen, Rändern, Nähten, Futter- und Stoffresten, Schnüren und dergl. **Malz**keime; Magnesia, kaustische; Magnesit, roher, in Stücken; Malztreber, nasse und Weintrester, getrocknete Malztreber, s. Sondertarif II; Manganlauge; Marmormehl; Mergel, s. Erde; Mineralöle, schwere (Braunkohlentheeröle, Schieferöle, Bogheadöle, aus Petroleum gewonnene Sweröle ꝛc.), welche bei 16° R. ein specifisches Gewicht von mindestens 0,850 und bei gleicher Temperatur eine Viscosität (Dickflüssigkeit, bestimmt mit dem Engler'schen Viscositätsmesser und bezogen auf Wasser = 1) von höchstens 2,6 haben, alle Mineralöle von einer höheren Viscosität als 2,6 oder einem geringeren specifischen Gewicht als 0,850 bei 16° R., soweit sie nicht besonders in dem Verzeichniß der Sondertarife genannt sind, sowie Roh-Petroleum sind zu den Sätzen der Allgemeinen Wagenladungsklassen abzufertigen, die als Schmieröl zur Verwendung kommenden Mineralöle und Gemische von Mineralölen haben fast ausnahmslos eine Viscosität von über 2,6; Steinkohlentheeröl, s. dieses; Mohrrüben (Möhren, gelbe Rüben), s. Rüben. **Natrium**-Bisulfat, saures, schwefelsaures oder doppelt-schwefelsaures Natron;

Natronsalpeter, roher, s. Düngemittel; Nickelerze, s. Erze. **Oelgastheer**, s. Fettgastheer; Osmosewasser, auch condensirt, nicht über 35 % polarisirend. **Palmblätterabfälle**, s. Bastabfälle; Paste, s. Walkabgänge; Papierschlamm, Papierfangstoff, s. Abfälle von Rohmaterialien der Papierfabrikation; Pfeifenerde, s. Erde; Phosphate, mineralische aller Art, s. Düngemittel; Phosphorit, s. Düngemittel, Phosphorsäure, flüssige, in Fässern, s. Düngemittel; Porzellanerde, s. Erde; Poudrette, s. Düngemittel; Preßrückstand von Kartoffeln sowie von Rüben, Diffusionsrückstände; Preßschlamm, s. Düngemittel. **Röhren** aus Cement, s. Cement; Röhren aus Thon; Rüben, folgende: Zuckerrüben, sowie Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, Schnitzabfälle und Köpfe davon, ferner Futterrüben, Mohrrüben, (Möhren, gelbe Rüben), Kohlrüben, weiße Rüben. — Teltower bezw. Märkische Rübchen gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen. **Salz**, als Koch- und Speisesalz, Abfall-, Abraum-, Fegesalz, Viehsalzlecksteine, Seesalz; Sand, s. Erde; Sand, kupferhaltiger (Rückstand aus der Anilinfarbenfabrikation); Saturationsschlamm, s. Düngemittel; Säureharze, s. Abfälle von der Braunkohlentheer-Verarbeitung; Schachteln aus Holz, neu, ausgenommen Satzschachteln; Schaffüße, noch mit Haut und Klauen versehen; Schaumschwärze, s. Knochenkohlen-Abfall; Scheideschlamm von der Zuckerfabrikation, s. Düngemittel; Scherben von Thonwaaren aller Art und von Glas, Glasbrocken und Heerd- (Taschen-) Glas, letzteres auch gemahlen; Schiefer; Schilfbretter, s. Gypsdielen; Schlacken und Sinteln; Schlackenwolle; Schlamm aus Flüssen und Kanälen, s. Erde; Schlempe, s. Branntweinspülicht; Schlichtspäne, s. Abfälle von Horn; Schlick, s. Erde; Schrenzlumpen, s. Lumpenabfälle; Schwefelblei, s. Erze; Schwefelkies, s. Erze; Seegras, Waldgras, Alpengras, Alpha, Esparto, Espartogras; Sinteln, s. Schlacken; Sodarückstände (Auslaugerückstände von der Sodafabrikation nach Leblanc); Spath, und zwar Feld-, Fluß-, Kalk-, auch Schwerspath (natürlicher schwefelsaurer Baryt), Witherit (natürlicher kohlensaurer Baryt), Cölestin (natürlicher schwefelsaurer Strontian), Strontianit (natürlicher kohlensaurer Strontian), künstliche kohlensaure und schwefelsaure Strontianerden gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen, Blancfix oder Permanentweiß, s. Sondertarif I; Spreu, Buchweizenschalen und Haferschalen; Steine (auch Marmor), sämmtlich unverpackt, soweit nicht nachstehend Ausnahmen getroffen sind: a. rohe, insoweit dieselben nicht in den Sondertarifen I oder II aufgeführt sind, als: Bruch- und Bausteine, roh behauen, Pflastersteine, bossirte und unbossirte, Gyps-, Kalk-, Tuff-, Basaltsteine u. s. w., Schwemmsteine, Steinschrotten und Ziegelbrocken, Bimssteine (auch verpackt), Quarze; b. Bausteine, glatt behauen oder bossirt, auch wenn sie geradlinige Profile und Abfaçungen haben, mit Ausnahme geschliffener und polirter Steine, glattgeriebene Bausteine aus Sandstein, Kalkstein oder einem andern weichen Gestein sind nicht als geschliffene Steine im Sinne der obigen Bestimmungen anzusehen; c. Steinplatten für Trottoirs oder Flure, gefugt und abgeflächt, auch abcharirt (ausgenommen gesägte Marmorplatten), bearbeitete Saum- und Bordsteine zur Befestigung von Wegen und Plätzen, sowie Schwellen und Stufen; d. hohlgearbeitete Steine, folgende: Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen; e. Mühlsteine, nicht

zusammengesetzte, grobe Schleif- oder Wetzsteine und Feuersteine (auch verpackt); f) gebrannte Steine, Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachsteine, (Dachziegel, Pfannen), Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse, im Falle der Ausfuhr in beliebiger Verpackung. — Im Uebrigen erfolgt die Tarifirung wie für Thonwaaren (s. Sondertarif II); Steinkohlen und Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquets; Steinkohle, gemahlene; Steinkohlentheer und Steinkohlentheerpech; Steinkohlentheeröle, unvermischt, welche bei 14° R. ein specifisches Gewicht von 0,950 und darüber haben; Stollmehl, s. Abfälle; Stroh, auch Raps- und Reisstroh; Strontian, natürlicher schwefelsaurer (Cölestin), s. Spath; Strontianit oder kohlensaurer Strontian, s. Spath; Stuhlrohrabfall, s. Abfall von Stuhlrohr; Superphosphat, s. Düngemittel. **T**abaksjauche (gebrauchte Tabakslauge), Tabakswasser. — Tabakslauge ungebraucht (Tabaksextract, Tabakssauce) gehört zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Tannenzapfen, s. Kienäpfel; Taschenglas, s. Scherben; Theer aus Braun- und Steinkohlen, s. Braun- resp. Steinkohlentheer. Theer aus Holz, s. Holztheer; Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), s. Erde; Thonballons, s. Glasballons; Thönerne Röhren, s. Röhren; Thonknöpfe zur Befestigung von Verputz; Thonerde, phosphorsaure, s. Düngemittel; Torf und Torfstreu, auch gepreßt; Torfkohle; Traß, anderer als sicilianischer; Tripolith. **W**aldgras, s. Seegras; Walkabgänge und Waschabgänge aus Färbereien, Zeugdruckereien, Spinnereien, Webereien und Wollwäschereien, flüssige, auch eingedickt (Paste oder Fettschlamm). — Walkfett und Wollfett gehören zu den Allgemeinen Wagenladungsklassen; Walkerde, s. Erde; Walkhaare, s. Düngemittel; Weintrester, s. Malztreber; Werg und Abwerg, Heede und Heedeabfälle; Witherit (natürlicher kohlensaurer Baryt), s. Spath; Wollfegedreck, Wollstaub, s. Düngemittel. **Z**iegelmehl; Zinkerz, s. Erze; Zinkischer Ofenbruch (Zinkschwamm, auch Hochofenschwamm), Zinkgekrätz, Zinkasche, Zinkschlacke; Zuckerrüben, s. Rüben; Zuckererde, Zuckerschaum, s. Knochenkohlen-Abfall.

IV. Die allgemeinen Bedingungen des Frachtvertrages. Das Betriebs-Reglement *). § 46. Die Beförderung von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.

§ 47. Uebernahme von Gütern. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zur Beförderung zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seiner Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung bei der Beförderung erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Frachtstücke besonders zu bezeichnen und zu beschreiben.

---

*) Die mit einem * bezeichneten Zusatzbestimmungen gelten für die sämmtlichen deutschen Bahnen, die mit zwei ** bezeichneten nur für die preuß. Staatsbahnen.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben, welches in den Expeditionen bereit gehalten wird.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Frachtstücke müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet.

* Eine Eisenbahn kann die Eingehung eines Frachtgeschäfts nicht verweigern, insofern die Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung zur Beförderung sich eignen.

** Leicht zerbrechliche Gegenstände, als Gypsfiguren, Steingut, Töpfer-, Porzellan- und Glaswaaren sollen bei Aufgabe als Stückgut nur dann in unverpacktem Zustande zur Beförderung angenommen werden, wenn die Anlieferung in Mengen von wenigstens 1000 kg erfolgt, oder wenn der Versender im Frachtbrief sich mit der Zahlung der Fracht für dieses Gewicht einverstanden erklärt.

* Ohne die in § 47 erwähnte Erklärung des Absenders werden beispielsweise Fellsendungen ohne Verpackung in bloßer Umschnürung, sowie Zucker in losen Broden zur Beförderung nicht angenommen. Cigarren und Fleischwaaren müssen in versiegelter oder mit Bleiverschluß versehener Verpackung aufgegeben werden, welche vermöge ihrer Herstellung oder äußeren Beschaffenheit oder durch geeignete Verschnürung genügende Sicherheit dafür bieten, daß ohne Verletzung der Siegel oder Bleie eine Beraubung nicht stattfinden kann. Das Siegel ist auch auf dem Frachtbrief abzudrücken. Fässer mit Flüssigkeiten dürfen nicht lecken, auch an den Dauben keine eingebrochenen Kimmen zeigen und müssen fest verspundet sein. Fässer, in welchen Most und nicht vergohrener neuer Wein, sowie Fruchtsaft in gährendem Zustande versendet wird, dürfen indessen nicht luftdicht verschlossen werden, sondern müssen mit zweckmäßigen Büchsen (Mostpfeifen), welche den Austritt der Luft aus den Fässern zulassen, versehen sein.

** Von dem Verlangen, daß die Spund- und Zapflöcher zu verblechen sind, ist abzusehen.

* Leere Fässer 2c., welche mit beizenden, ätzenden, scharfen oder übelriechenden Flüssigkeiten gefüllt gewesen sind, müssen äußerlich trocken und gehörig verschlossen sein. Frische Fische in Eis werden nur in solcher Verpackung zur Beförderung angenommen, welche nach dem Ermessen der Güter-Expedition andere in denselben Wagen mitverladene Waaren gegen Beschädigung durch Nässe sicher stellt. Gefüllte Säcke müssen mit Stricken, nicht etwa nur mit Strohseilen, fest und derartig zugebunden sein, daß ein zum Anfassen dienender Kropf gebildet wird. Leere Säcke werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Kolli an der Blume (Kropf) mit starker Schnur derart umwickelt sind, daß ein Heraus- oder Auseinanderfallen derselben verhindert wird und dieselben mit Holz- oder Papptäfelchen versehen sind, auf welchen in Uebereinstimmung mit dem

Frachtbriefe die Bestimmungsstation deutlich angegeben ist. Außerdem müssen diese Täfelchen oder die Frachtstücke selbst eine deutliche besondere Bezeichnung tragen. Unverpackte Gegenstände von Metall u. s. w. dürfen weder frisch getheert sein noch kleben.

** Der Anbringung von Vermerken und Anschriften an Stückgütern steht nichts entgegen. Es ist im Allgemeinen von dem Inhalte der Vermerke abhängig, ob das Frachtstück zurückgewiesen wird oder nicht. Die auf demselben vermerkte Aufforderung an den Empfänger, die Nachwiegung zu verlangen, ist ebenfalls für zulässig erachtet worden.

§ 48. Von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände. A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen: 1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichts oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zur Beförderung nicht eignen; 2. die postzwangspflichtigen Gegenstände; 3. alle der Selbstentzündung unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D zum Betriebs-Reglement Anwendung finden, insbesondere:

a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin, mit an sich entzündbaren Stoffen;
b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht entzündbaren Stoffen, (Dynamit und dergleichen) in loser Masse;
c) pikrinsaure Salze sowie entzündbare Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;
d) Knallquecksilber, Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Erzeugnisse;
e) solche Erzeugnisse, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten;
f) geladene Schußwaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen: 1. die in Anlage D zum Betriebs-Reglement verzeichneten Gegenstände. Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maaßgebend; 2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere, Dokumente, ferner Pretiosen, wie Edelsteine, ächte Perlen und dergleichen. Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn. Als geldwerthe Papiere im Sinne des Absatzes 1 sind nicht anzusehen: gestempelte Postkarten, Postanweisungs-Formulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen; 3. Gemälde und andere Kunstgegenstände. Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahn-Verwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist; 4. diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht. (Wie Gegenstände, durch deren Verladung das höchste zulässige Ladegewicht bezw. die an den Eisenbahnwagen vermerkte Tragfähigkeit oder das für die betreffende Beförderungsstrecke in Betracht kommende Höchstmaß für die Höhe und Breite der Ladung überschritten werden würde.) Die Be-

förderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

C. Wer Gegenstände der unter Lit. A Nr. 3 dieses Paragraphen oder der in Anlage D zum Betriebs-Reglement erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Beziehung zur Beförderung aufgiebt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Rohgewichts solcher Versandtstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Geldbuße von 12 ℳ. zu erlegen, und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

* Die Aufgabe der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter als bahnhoflagernde Güter ist nicht zulässig. Gemälde und andere Kunstgegenstände, deren Werth in den Frachtbriefen angegeben ist, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

§ 49. Abschluß des Frachtvertrages. Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels seitens der Expedition der Absendestation geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe bezeichneten Gutes (s. § 55). Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

* Gegen die Angaben des Frachtbriefes ist jedoch der Gegenbeweis zulässig. Kann nachgewiesen werden, daß das Gut an einem anderen Tage als an dem durch den Expeditionsstempel angedeuteten angeliefert worden ist, so gilt als Tag der Anlieferung derjenige, an welchem das Gut nachweislich zur Beförderung übergeben worden ist.

§ 50. Frachtbriefe. Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahn-Verwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein. Es gelten dafür folgende einzelne Bestimmungen:

1) Für die laut § 48 Lit. B nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, sowie für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steueraufsicht stehenden Waaren sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

2) Der nach § 49 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender, jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung dieses Reglements, des Tarifs oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichts oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisen-

bahn, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestempel von der Abgangsstation auf dem Frachtbriefe, bescheinigt ist. Den Anträgen auf bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Güter in Wagenladungen muß die Eisenbahn gegen eine von der zuständigen Aufsichtsbehörde festzusetzende Gebühr nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, beziehungsweise sofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen. Hat eine bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts nicht stattgefunden, so muß der Beweis über Gewicht und Menge auf andere Weise, als durch Berufung auf den Frachtbrief, erbracht werden. Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation, welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken. (S. Zusatz zu § 49.)

Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

3) In dem Frachtbriefe sind Ort und Datum der Aufstellung anzugeben und die Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Kolli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deutlich und richtig zu bezeichnen. Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte, beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens, sowie die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, der Absender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben. Im Uebrigen bleibt die Wahl des Beförderungsweges ausschließlich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut stets über diejenige Linie zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Beförderungsbedingungen darbietet.

4) Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen. Die Eisenbahn-Expedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen, zu prüfen und feststellen zu lassen. Bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhaltes kann eine jede Eisenbahn, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestim-

nungsorte, eine Geldstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

5) Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine“ nicht genügt, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eins ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplikat“ vollzogen zurückgegeben wird. Dieses Duplikat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheins.

6) Bei Versendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll der Versender wegen der Weiterbeförderung auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Empfänger die Weiterbeförderung zu besorgen hat (s. §§ 61 und 65).

7) Das Formular zum Frachtbriefe ist auf allen Stationen zu den im Nebengebührentarif angezeigten Preisen käuflich zu haben. Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Stempelung seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen, gegen eine im Nebengebührentarif festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zweck vorgelegt werden. Es ist gestattet, auf der Rückseite des Frachtbriefes, ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten Raumes, die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

8) An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen als gültig anzuerkennen.

9) Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dies Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dies Reglement für statthaft erklärt worden sind.

* Frachtbriefe, welche eingebessert sind, werden nicht angenommen. Aenderungen in den Gewichtsangaben werden nur zugelassen, wenn sie in Worten wiederholt sind und denselben die Unterschrift des Versenders beigesetzt ist. Es müssen die zollfreien Güter von den Begleitscheingütern durch besondere Frachtbriefe getrennt gehalten werden, andernfalls können jene erst nach der oft zeitraubenden zollamtlichen Behandlung der Begleitscheingüter mit denselben weiter gesendet werden.

** Zu jeder Wagenladung ist ein besonderer Frachtbrief erforderlich, insofern Ausnahmen nicht ausdrücklich zugelassen sind oder in der Natur der Sache liegen, wie bei Langholz und sonstigen Sendungen, welche wegen ihrer Länge mehr als einen Wagen erfordern, oder wenn in Ermangelung eines Wagens von 10 000 kg Tragkraft deren mehrere von geringerer Tragkraft gestellt werden. Es ist gestattet (auch im Verkehr mit der olden-

burgischen Staatsbahn), daß bis zu 5 Wagenladungen, welche aus gleichen Gütern (Kohlen, Steine, Getreide, Holz u. s. w.) bestehen, von ein und demselben Versender aufgegeben und für ein und denselben Empfänger bestimmt sind, mit nur einem Frachtbrief zur Beförderung aufgegeben werden können.

* Einem Antrage auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist gleich zu achten, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat. Der Inhalt der Frachtstücke muß in dem Frachtbriefe besonders der Natur des Gutes entsprechend, benannt sein. Frachtbriefe mit nur allgemeinen Bezeichnungen, wie Effekten, Chemikalien, Kalisalze, künstliche Düngungsmittel, Kaufmannsgut, Meßgut, Steuergut u. s. w. werden zurückgewiesen. Als Absender bezw. Empfänger kann nur eine Person (oder Firma) auf dem Frachtbrief bezeichnet werden. Unterschriften mit „per" „für" . . . . sind unzulässig. In den Frachtbriefen zu Sendungen für größere Städte ist Wohnungsangabe erforderlich, schon weil die den Stationsort wechselnden Beamten nicht überall über die Wohnungsverhältnisse unterrichtet sein können. Frachtbriefe, welche an die Expedition der Empfangsstation gerichtet sind, werden zurückgewiesen. Vorschriften, welche das Ausladen des Gutes oder das Abhängen des Wagens auf einer vor der im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsstation gelegenen Station bezwecken, sind unzulässig.

** Unbestimmte Bezeichnungen des Empfängers etwa „an Ordre" oder „an den Vorzeiger des Frachtbriefduplikats" oder „an Herrn N vermittelst des Herrn P" sind ausgeschlossen.

* Die hinsichtlich der Wahl des Beförderungsweges getroffenen Bestimmungen beziehen sich nur auf die Beförderung von Gütern, nicht aber auf die von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sodaß für letztere Linienvorschriften auch dann zulässig sind, wenn dieselben auf dem Frachtbrief zur Abfertigung gelangen. Bei Aufgabe von Eilgütern sind Linien- und Umkartirungs-Vorschriften zugelassen. Bei Sendungen nach Orten, an welchen sich mehrere Bahnhöfe befinden, kann der Versender den Bestimmungsbahnhof im Frachtbriefe vorschreiben und ist alsdann die für diesen Bahnhof günstigste Abfertigungsweise zu wählen. Von den Versendern wird noch vielfach die frühere Bezeichnung der Gesellschaftsbahnen im Frachtbriefe angeführt, anstatt der jetzigen in den Tarifen vermerkten Bezeichnung der Stationen. Zur Vermeidung von nachtheiligen Folgen ist z. B. vorzuschreiben: Station „Düsseldorf Bm" und nicht „Station Düsseldorf" „der berg.-märkischen Bahn". Sofern sich der auf dem Frachtbriefformular für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum wegen der Anzahl der zu derselben Sendung gehörigen und einzeln zu verzeichnenden Güter als unzureichend erweist, hat die Beschreibung auf dem für die Firma des Ausstellers vorbehaltenen Theile der Rückseite des Frachtbriefes, erforderlichenfalls durch Verlängerung des Frachtbriefes vermittelst Aufklebens eines Blattes Papier in Größe des Frachtbriefes zu erfolgen. Die von den Versendern selbst beschafften Frachtbriefformulare müssen der Eisenbahn zur Prüfung und Abstempelung vorgelegt werden. Es ist den Versendern gestattet, auf der Rückseite der Frachtbriefhälfte, auf deren Vorderseite sich nicht die Gebührenrechnung befindet, folgende Vermerke anzubringen: „Von

Sendung des N N", „zur Verfügung des N N", „zur Weiterbeförderung an N N", „versichert bei N N" mit dem ausdrücklichen Zusatz jedoch „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn."

** Versuchsweise ist gestattet, bei Versendung einzelner Thiere auf dem Frachtbriefe das Ersuchen um Verpflegung derselben auszusprechen, mit der Maßgabe, daß entweder der Vermerk „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn" hinzugefügt oder das betreffende Ersuchen an die Bahnhofswirthe gerichtet werde.

* Besondere Klauseln über die Verladungs- und Beförderungsweise, welche in den Frachtbriefen enthalten sind, wie z. B. „Tonnen aufrecht zu stellen", oder „Gut vor Sonne zu schützen" u. s. w. haben für die Eisenbahn keine Verbindlichkeit. Im deutsch-russischen Verbande ist die Zusatzbestimmung zugelassen, nach welcher dem Absender gestattet wird, in dem Unikat- und Duplikatfrachtbrief den Empfänger zur Verfügung auf der Umladestation zu bevollmächtigen.

§ 51. (Die Zoll- und Steuervorschriften sind im III. Theil unter 1: Das neue deutsche Reich, Zoll- und Handelswesen, S. 188, bereits angeführt).

§ 52. Berechnung der Fracht. So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife veröffentlicht sind, wird die Fracht nach den aus den veröffentlichten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzustoßenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarif vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Durchfuhr-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Kosten für die Instandsetzung der Güter, welche diese in Folge ihrer eigenen, äußern oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während der Beförderung bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an die Behausung des Empfängers oder an irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäuser, Zollabfertigungsschuppen, in Schiffen u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütungen hierfür zu entrichten. Die Fracht wird nach Kilogramm, bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittelung übernommen werden, nach Maaßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen nach Tragkraft der Wagen oder nach Raum-Inhalt oder Raum-Maaß berechnet. Die Ermittelung des Gewichts geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen ständigen Sätzen. Bei Stückgütern hat dieselbe stets auf der Aufgabestation stattzufinden. Sendungen unter 30 kg werden höchstens für 30 kg, das darüber hinausgehende Gewicht wird bei Stückgütern mit 10 kg, bei Wagenladungsgütern mit 100 kg steigend so berechnet, daß jede angefangenen 10 bezw. 100 kg für voll gelten. Durch diese Gewichts-Berechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Mindestbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden. (S. Gütertarif S. 222). Dem Aufgeber wird überlassen, bei

der Feststellung des Gewichts gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung seitens der Eisenbahnverwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweite Ermittelung des Gewichts in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür ein im Tarif bestimmtes Wägegeld zu erheben. Dies Wägegeld kann, jedoch nur von gewöhnlichem Frachtgut, auch dann erhoben werden, wenn ausnahmsweise der Versender das Gewicht im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat und die Ergänzung des Frachtbriefes in dieser Beziehung der Eisenbahnverwaltung überläßt. Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungsposition zur Berechnung des Frachtgeldes. Die zu erhebende Fracht wird mit vollen 0,10 ℳ abgerundet, so daß Beträge unter 5 ₰ gar nicht, von 5 ₰ ab aber für 0,10 ℳ gerechnet werden. Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Geldstrafe erheben.

* Wenn behufs Feststellung des Gewichts von Gütern in Wagenladungen die Feststellung das Eigengewichts des zur Beladung kommenden Wagens gefordert wird, so hat die Eisenbahn diesem Verlangen zu entsprechen, sofern dies ohne erheblichen Aufenthalt mit den auf dem Bahnhofe vorhandenen Wiegevorrichtungen möglich ist. Ergiebt diese Verwiegung keine größere Abweichung von dem an den Wagen angeschriebenen Eigengewicht als in Höhe von 2%, so ist dafür das in dem Tarif der Nebengebühren festgesetzte Wiegegeld für die Verwiegung mittelst der Centesimalwaage besonders zu entrichten. Die Wagen, welche einen Gewichtsunterschied von 2% oder mehr aufweisen, sind behufs Berichtigung der Anschrift des Eigengewichts der nächsten Werkstätte zuzuführen.

§ 53. Zahlung der Fracht. Die Frachtgelder werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen. Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühr gefordert werden. Unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zur Empfangnahme anzumelden.

* Sofern von den Absendern im Frachtbriefe nicht ausdrücklich Anderes vorgeschrieben wird, sind unter „franko“ die Fracht einschließlich der Zuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung sowie alle Nebenkosten, welche nach Maßgabe des Reglements und Tarifs auf der Absendestation zur Berechnung kommen, die etwa zu erhebende Nachnahmeprovision einbegriffen, zu verstehen. Dagegen fallen Kosten, welche erst während der Beförderung erwachsen, wie Zollkosten, Reparaturkosten für Fastagen 2c., nicht unter den Begriff „franko“.

** Will ein Absender mehr oder weniger frankiren als unter „franko" zu verstehen ist, so hat er dies mit bestimmten Worten im Frachtbrief auszudrücken, z. B. „franko einschließlich Zoll" oder „franko ausschließlich Nachnahmenprovision". Die Vorschrift „Franko Fracht" ist unzulässig.

* Frankaturen für einen bestimmten Theil der Beförderungsstrecke sind nur zulässig, wenn die Station, bis zu welcher das Gut franko befördert werden soll, eine der im Tarif genannten, an der Beförderungslinie belegenen Stationen ist. Es ist aber gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Frankatur anzuzahlen. Bei Frankosendungen nach Orten, mit welchen die Versandstation nicht durch einen direkten Tarif verbunden ist, und bei Zollfrankaturen hat der Versender auf Verlangen der Eisenbahn den ungefähr zu ermittelnden Frankaturbetrag baar zu hinterlegen. Die Abrechnung findet nach endgültiger Feststellung des Frankaturbetrages statt.

** Die Zahlung der Frankatur muß, sofern der Absender nicht Frachtstundung genießt, dem Abschlusse des Frachtvertrages vorangehen. Auf den preuß. Staatsbahnen werden die Frachten 2c. nur auf einen Monat gestundet und wenn dieselben wenigstens 300 *M.* monatlich ausmachen. Die zu hinterlegende Sicherheit beträgt das 1½fache des beanspruchten Stundungsbetrages. Auch wird die Fracht für Milch auf einen Monat gestundet, wenn wenigstens 500 Liter im Laufe des Monats angeliefert werden, oder die Fracht hierfür bezahlt wird. Die näheren Bedingungen sind bei den Güter-Expeditionen einzusehen.

* Die Frachtgegenstände: Eis, Hefe, Seeschalthiere, frisches Fleisch, Wildpret, geschlachtetes Geflügel, frische Fische aller Art, frisches Gemüse, lebende Pflanzen, sowie frisches Obst — letzterer Artikel während der Monate Oktober bis einschließlich April —, gebrauchte leere Kisten, Körbe, Ballons in Körben werden nur gegen Vorausbezahlung der Fracht zur Beförderung angenommen; desgleichen Leichen, welche als Fracht- oder Eilgut zur Beförderung gelangen. Außerdem kann für sonstige Güter, welche dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, auf besondere Anordnung der Verwaltung der annehmenden Bahn bezw. nach eigenem Ermessen der Expedition die sofortige Zahlung seitens des Absenders gefordert werden.

** Den Empfängern der mit Fracht oder Nachnahme vom Auslande eingehenden Sendungen steht die Wahl frei, ob sie die in den Frachtbriefen in fremdländischer Währung angegebenen Beträge in dieser oder in deutscher Währung zahlen wollen. Letzterenfalls ist die Umrechnung auf allen preuß. Staatsbahnen gleichmäßig nach einem festen bei den Güter-Expeditionen zu erfragenden Umrechnungskurs zu bewirken.

* Frachterstattungsansprüche werden von derjenigen Verwaltung geregelt, in deren Bereich die Fracht erhoben wurde. Bei unrichtiger Anwendung des Tarifs wird die Fracht nach den gültigen Tarifbestimmungen richtig gestellt und der zu viel erhobene Betrag zurückgezahlt und der zu wenig berechnete nacherhoben.

§ 54. Nachnahme und Provision. Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Einzelaufführung verlangt werden darf, können nachgenommen werden.

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis zu 300 ℳ unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des abfertigenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Verfügung ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle der Weiterbeförderung von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§ 52), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (s. § 50 Nr. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine und zwar gebührenfrei ertheilt.

Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug angemeldet und ausgezahlt.

* Werthnachnahmen werden bei Gütern, deren Beförderung auf deutschen Bahnen endet, allgemein bis zur Höhe von 1000 ℳ zugelassen. Eine Verpflichtung der Eisenbahn, Baarvorschüsse zu leisten, liegt nicht vor.

** Im internationalen Verkehr können Nachnahmen, welche erst nach Ausgleichung durch die Empfänger der Güter zur Auszahlung gelangen, auch zu höheren Beträgen als 1000 ℳ zugelassen werden. Die Nachnahme der durch eine Mittelsperson auf einer Grenz- und Unterwegsstation veranlagten Zollspesen ist nach den Bestimmungen des Betriebs-Reglements nicht für zulässig zu erachten. Wegen der Einzahlung von Nachnahmen in fremdländischer Währung siehe Zusatzbestimmungen zu § 53.

* Alle Nachnahmen, welche 150 ℳ und darüber betragen, sowie alle Nachnahmen auf Güter, welche dem Frankaturzwange unterliegen (§ 53), ferner alle Nachnahmen auf bahnhoflagernde Güter, alle Nachnahmen im Verkehr nach Bahnen, welche nicht zum Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehören sowie nach Oesterreich-Ungarn werden dem Aufgeber nicht eher ausgezahlt, als bis die Aufgabestation von der Empfangsstation die Anzeige über die erfolgte Ausgleichung der Nachnahme von seiten des Empfängers erhalten hat. Die Auszahlung der übrigen Nachnahmen erfolgt hinsichtlich der Güter, deren Beförderng auf deutschen Bahnen endet, nach Ablauf von 14 Tagen, vom Tag der Expedition an gerechnet. Ist die Beförderungsstrecke jedoch länger als 1000 km, oder sind die Güter nach Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnen außerhalb Deutschlands und Oesterreich-Ungarns bestimmt, so beträgt die Frist 3 Wochen.

* Gebührenfrei (provisionsfrei) sind außer Eisenbahnfrachten, wozu bei Umexpeditionen auch die Vorfrachten zu rechnen, nur die tarifmäßigen Nebengebühren als: Frachtbrief-, Roll-, Wiege-, Signir-, Lade- und Krahngelder. Zollabfertigungsgebühren sind gebührfrei, wenn die Abfertigung bahnseitig erfolgt ist. Die Absender sind befugt, bei der Aufgabestelle

schriftlich auf ganze oder theilweise Einziehung der angegebenen Nachnahme nachträglich zu verzichten.

§ 55. Annahme der Güter. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zur Beförderung eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Beförderungsmittel der Bahn zur Ausführung der nachgesuchten Beförderung nicht genügen.

Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die vorhandenen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalt niederlegen zu lassen, daß die Annahme zur Beförderung und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (s. § 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbrief sein Einverständniß zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

** Die Lagerung von Holz und Rohstoffen auf den Bahnhöfen kann zum Zwecke der Ansammlung zu Wagenladungen oder zu vorübergehender Niederlegung angekommener Wagenladungsgüter mit Genehmigung des zuständigen Königl. Betriebsamts gestattet werden. (Siehe Nebengebührentarif.)

§ 56. Auflieferung der Güter und Beförderung. Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Bestimmung des Absenders, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert (§ 59).

An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Empfänger nicht verabfolgt.

Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein für alle Mal bestimmten, durch Aushang in den Expeditionsräumen und beziehungsweise auch in einer Ortszeitung bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert. Gewöhnliches Frachtgut ist mit weißem Frachtbriefe aufzugeben.

In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihenfolge der Auflieferung die Regel, und darf kein Absender vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Beförderungsverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güter-Abfertigung festgestellt werden kann.

Die Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Diese Frist wird durch Anschlag in den Güterexpeditionen und beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einer Ortszeitung zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

** Auf den Stationen, auf welchen ein bahnamtlicher Rollfuhrmann angestellt ist, können die zu befördernden Güter zur Abholung aus der

Behausung der Absender bei der Güter-Expedition vermittelst besonderer Anmeldezettel angemeldet werden. Die Uebermittelung der von den Güter-Expeditionen zu beziehenden Anmeldezettel übernimmt die Post unentgeltlich. Mit der Abholung der Güter in der Behausung der Versender tritt die Eisenbahn in den Frachtvertrag ein und etwaige Beschädigungen und Verluste während der Fahrt zum Bahnhofe sind nach Maßgabe der Bestimmungen des Betriebs-Reglements zu regeln. An Sonn- und Feiertagen wird in der Zeit von 8 -- 10 Uhr nur zoll- und steuerfreies Eilgut angenommen und ausgeliefert.

* Zur Beförderung in Eilfracht werden nur solche Güter, einschließlich der nur bedingungsweise zur Beförderung auf den Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände angenommen, welche nach Form, Umfang, Gewicht und sonstiger Beschaffenheit nach dem Ermessen der Versand-Expeditionen zur Eilgutbeförderung geeignet bezw. auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zulässig sind.

Die Expedition einer Sendung auf einem Theile der Beförderungsstrecke als Eilgut, auf einem Theile dagegen als Frachtgut, ist unzulässig. Die Aufgabe von größeren Stückgutsendungen als Wagenladungen siehe deutscher Eisenbahn Güter-Tarif. Die Bestellung von Wagen zur Verladung von Gütern ist in der Regel schriftlich an die Station, auf welcher verladen werden soll, zu richten. Die schriftliche Bestellung hat die Anzahl der erforderlichen Wagen, bedeckte oder offene, die Bezeichnung der zu verladenden Güter, die Bestimmungsstation, den Tag des Gebrauchs, das Datum und die Unterschrift des Bestellers zu enthalten.

* Es ist eine Obliegenheit der Eisenbahnverwaltung, die zu beladenden Wagen in hinreichend gereinigtem und jedenfalls in solchem Zustande zur Verfügung der Verfrachter zu stellen, daß eine Beschädigung der Beschaffenheit der zu verladenden Waare bezw. deren Verpackung durch Theile einer früheren Ladung ausgeschlossen ist.

§ 57. Lieferungszeit; Berechnung derselben. Jede Bahnverwaltung veröffentlicht durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebiets Lieferungszeiten, welche sich aus Beförderungs- und Abfertigungsfristen zusammensetzen. Dieselben betragen:

a) für Eilgüter: 1. Abfertigungsfrist 1 Tag, 2. Beförderungsfrist, für je auch nur angefangene 300 km 1 Tag,
b) für Frachtgüter: 1. Abfertigungsfrist 2 Tage, 2. Beförderungsfrist, bei einer Entfernung bis zu 100 km 1 Tag, bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene 200 km 1 Tag.

Wenn die Sendung aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Beförderungsfristen aus der Gesammt-Entfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Abfertigungsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch die Sendung berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Den Eisenbahn-Verwaltungen wird vorbehalten, für Messen und andere außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Ge-

nehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde der betreffenden Verwaltung Zuschlagsfristen festzusetzen und zu veröffentlichen.

Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb acht Tage durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt, oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig veröffentlicht wird.

Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§§ 49 und 50) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist (§ 59), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche bahnhoflagernd gestellt sind, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung der Bahnbeförderung zeitweilig verhindert wird.

** Kürzere als die bezeichneten Fristen gelten für Frachtgut zwischen Berlin und Dresden (Friedrichsstadt) bezw. Stettin (3 Tage), zwischen Berlin und Breslau, Bromberg, Thorn und Danzig (4 Tage), zwischen Berlin und Königsberg (5 Tage), zwischen Frankfurt a. M. und Hannover (4 Tage) und zwischen Frankfurt a. M. und Harburg (5 Tage).

§ 58. Zeitweilige Verhinderung der Beförderung. Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Bahnbeförderung durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung der Beförderung und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Beförderungsstrecke berichtigen.

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung der Beförderung auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längeren Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der zuständigen Aufsichtsbehörde der betreffenden Verwaltung der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendungen auf Kosten der Ver-

sender bezw. Empfänger über eine Hülfslinie dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweite Verfügung über die Güter anzugehen.

* Die im Fall des Rücktritts vom Frachtvertrage vom Absender zu zahlende Gebühr (siehe Nebengebührtarif). Die Eisenbahn ist in den im § 58 vorgesehenen Fällen befugt, sofern der Absender auf Erfordern der Eisenbahn nicht anderweit über das Gut verfügt, mit demselben so zu verfahren, wie im § 61 für unanbringliche Güter vorgeschrieben ist.

** Für den Fall einer Betriebsstörung oder zeitweilige Einstellung des Verkehrs erfolgt die Beförderung über eine Hülfslinie. (Im rhein.-westf.-süddeutschen Verbande kann bei Eintritt des Hochwassers der Verkehr bis zu einem Umwege von 50% unter Anwendung der direkten Tarife über eine Hülfslinie geleitet werden.

§ 59. Anmeldung und Ablieferung des Gutes. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplikat (§ 50 No. 5) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen läßt, wird demselben spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der beförderten Güter schriftliche Nachricht durch Boten, die Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden von derselben besondere Rollfuhr-Unternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der § 63 des Reglements Anwendung findet.

Die Sätze für die dem Rollfuhr-Unternehmer zu zahlende Gebühr müssen in den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aushängen und auch von dem Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden.

Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen, oder sich anderer, als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der betreffenden Güter-Expedition rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güter-Expedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen. Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen

oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrs-Interesse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Aufsichts-Behörde der betreffenden Verwaltung beschränkt oder auch aufgehoben werden.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen. Güter, welche bahnhoflagernd gestellt sind oder den Empfängern durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, werden nicht angemeldet.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — welche sich einfach auf den Empfang mit Ausschluß also der Forderung tadellosen, rechtzeitigen 2c. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Guts in den Expeditionsräumen (auf den Güterböden) und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen:

1. Die Güter sind vorbehaltlich der unter 2 nachfolgenden Bestimmung binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung resp. Empfang (s. § 57) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen. Für bahnhoflagernde Güter, sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Anmeldung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, beginnt diese Zeit mit der Ankunft des Guts.

2. Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionsräumen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einer Ortszeitung zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

3. Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.

4. Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theils der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen gemeinen Werth hat, kann die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Empfänger nicht verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§ 62 ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungsansprüche.

Eilgüter werden, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft angemeldet bezw. binnen sechs Stunden dem Empfänger in seine Behausung zugeführt. Die Anmeldung bezw. Zuführung der später als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden. Die im § 57 getroffenen Festsetzungen werden hierdurch nicht berührt.

Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn, deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu ver-

langen. Diesem Verlangen muß die Eisenbahnverwaltung bei Stückgütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen.

Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Fehlgewicht, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten beziehungsweise tarifmäßigen Gebühren, sowie die Entschädigung für den etwa abgeordneten Bevollmächtigten zu tragen.

Dagegen hat die Eisenbahnverwaltung, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Fehlgewicht festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten.

* Gegen die Bestimmung, daß nachträgliche Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Weiterbeförderung nach einer anderen Station bezw. Auslieferung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger u. s. w. nur durch Vermittelung der Versandstation gegeben werden können, wird am häufigsten gefehlt. Die Empfangsstation, bei welcher in der Regel solche Verfügungen eingehen, läßt dieselben entweder unbeachtet, oder der Versandstation zur Bestätigung zugehen, wodurch Zeit verloren geht und Unkosten entstehen. Bereits abgesandtes Stückgut kann nachträglich nicht nach einer anderen Station als der im Frachtbriefe vermerkten Empfangsstation gerichtet werden, weil das Anhalten dieser Güter während der Beförderung mit Schwierigkeiten verknüpft ist. Bei Wagenladungsgütern sind dagegen auch anderweitige Anordnungen des Absenders wegen Anhaltens auf einer Unterwegsstation und Rückbeförderung an die Versandstation oder Beförderung nach einem anderen als dem im Frachtbriefe bezeichneten Bestimmungsorte anzunehmen, wenn der Absender das schriftliche Anerkenntniß abgibt, — Formulare hierzu sind bei der Güter-Expedition zu haben —, daß die Verwaltungen für den Ersatz irgend welchen Schadens in Folge unterlassener oder mangelhafter Ausführung der nachträglichen Verfügung nicht aufzukommen haben. Für solche Sendungen wird — abgesehen von dem etwa zu erhebenden Reugeld (siehe Nebengebührtarif) — die Fracht von der Aufgabestation bis zu derjenigen Station, auf welcher das Gut angehalten wird, und zutreffenden Falls von da ab bis zu der neuen Bestimmungsstation berechnet. Jeder Verwaltung bleibt überlassen, anzuordnen, ob und in welchen Fällen ihre Versandstation die Ausfertigung eines neuen Frachtbriefes fordern oder die Einbesserung des alten zulassen soll. Die Unterwegsstationen haben das Verfahren der Versandstation lediglich anzuerkennen. Die Beibehaltung des alten Frachtbriefes kann im Allgemeinen nur empfohlen werden.

Es ist daran festzuhalten, daß alle Verfügungen über zur Beförderung aufgegebenes Gut vor Einlösung des Frachtbriefes nur von dem

Versender getroffen werden können und durch die Versandstation vermittelt werden müssen und daß nach Einlösung des Frachtbriefes nur der Empfänger verfügungs- und reklamationsberechtigt ist.

Will der Versender, wenn der Empfänger den Frachtbrief eingelöst und das Gut angenommen hat, bei der Eisenbahn-Verwaltung Ansprüche aus dem Frachtvertrage geltend machen, so muß er eine Erklärung des Letzteren beibringen, in welcher dieser sein Reklamationsrecht auf ihn überträgt.

Bei Annahmeverweigerungen ist zu beachten, daß, wenn der Empfänger, nachdem er die Annahme der Sendung verweigert hat, und der Absender zur Ertheilung der Verfügung aufgefordert ist, sich vor Eingang der Verfügung des Absenders zur nachträglichen Abnahme des Gutes meldet, die Auslieferung nur dann geschehen darf, wenn der Empfänger das Einverständniß des Absenders nachzuweisen vermag.

** Dem Ansuchen von Versendern um Anstellung von Nachforschungen nach dem Verbleib abgesandter Güter sind die Güter-Expeditionen nur dann verpflichtet, nachzukommen, wenn die Antragsteller durch Vorlage eines Schreibens der Empfänger den Nachweis führen können, daß das Gut innerhalb der reglementsmäßigen Frist auf der Empfangsstation nicht eingegangen ist. Diese Bestimmung ist getroffen worden, weil in vielen Fällen die Versender den Empfängern mittheilen, daß das Gut bereits der Bahn zur Beförderung übergeben sei, während dasselbe in Wirklichkeit noch nicht zur Anlieferung gelangt ist.

Damit der Verkäufer einer Waare, welche vom Käufer bereits an einen Dritten weiter veräußert ist, den Verbleib derselben nicht erfahren oder aber der Dritte nicht erfahren soll, von wem er die Waare ohne Zwischenhändler beziehen kann, übersendet der Käufer der Güter-Expedition, bei welcher demnächst die Waare angeliefert werden soll, den Frachtbrief durch die Post, mit dem Ersuchen, denselben zu der betreffenden Sendung zu verwenden.

Gegen dieses Verfahren hat der deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband im Allgemeinen nichts einzuwenden gehabt; es ist jedoch von einer einheitlichen Regelung desselben abgesehen und andererseits hervorgehoben worden, daß die Abgabe bezw. Einsendung des Frachtbriefes gleichzeitig mit der Aufgabe des Gutes erfolgen müsse.

** Wenn der Käufer das Gut auf einem Anschlußwerke verladen läßt und dasselbe von der Anschlußstation aus mit neuem Frachtbriefe an einen Dritten versenden will, so muß der Anschlußinhaber zur Sicherstellung der Anschlußfrachten einen zweiten Frachtbrief abgeben, welcher bei der Versandstation verbleibt. In diesem Falle wird für die Beförderung von dem Anschlusse nach der Anschlußstation nur die vorgesehene Abholegebühr berechnet. Das vielfach bei der Empfangsstation beobachtete Verfahren, nach welchen auf Grund eines hinterlegten neuen Frachtbriefes das angekommene Gut an einen Dritten verabfolgt werden soll, ist unzulässig. Die Güterabfertigungsstellen haben den schriftlichen Anweisungen des gehörig beglaubigten Empfängers auf Auslieferung des Gutes und des Frachtbriefs an einen Dritten am ursprünglichen Bestimmungsorte unter Einziehung der Fracht von dem letztern Folge zu leisten. Bei Uebersendung der

Fracht und eines entsprechenden neuen Frachtbriefes durch den ursprünglichen Empfänger kann das Gut an einen Dritten nach einem andern Bestimmungsorte mit dem neuen Frachtbriefe weitergesandt werden, wogegen der ursprüngliche Frachtbrief dem ersten Empfänger zuzustellen ist.

Die Anmeldung findet nicht statt bei Gütern, welche durch einen bahnamtlichen Rollfuhrmann zugestellt werden oder deren Empfänger sich dieselbe ein für alle Mal verbeten haben und eine bezügliche Erklärung, deren Wortlaut bei den Güter-Expeditionen zu erfahren ist, an die Letztere gelangen lassen, sowie bei Gütern, welche Bahnhof lagernd gestellt sind. Die lagerzinsfreie Zeit, bezw. bei Wagenladungen die wagenmiethfreie Zeit beginnt bei bahnhoflagernden Gütern mit dem Augenblick, in welchem die Sendung auf dem Güterschuppen bezw. in den Ladegeleisen des Bahnhofs zur Verfügung des Empfängers oder Versenders bereit gestellt wird.

Wir machen zur Vermeidung von Lager- und anderen Kosten noch besonders auf die Nichtanmeldung bei bahnhoflagernden Gütern aufmerksam. Dieselben lagern oft Tage und Wochen lang auf der Empfangsstation, weil der Empfänger nicht weiß, daß dieselben angekommen, und der Versender in dem Glauben ist, dieselben würden wie alle anderen Güter angemeldet.

** Wenn der Empfänger eine Güter-Expedition benachrichtigt, daß er eine von ihm bezeichnete Person mit der Empfangnahme der für ihn ankommenden Güter und Anmeldeschreiben und mit der Quittungsleistung beauftragt habe, so ist diese Erklärung dergestalt selbst eine Vollmacht, daß es daneben und außerdem einer besonderen Vollmacht für den betreffenden Beauftragten nicht bedarf. Die Erklärung ist stempelpflichtig. Ein Formular zu derselben ist bei der Güter-Expedition zu haben. Eine Vollmacht, durch welche eine Mittelsperson von mehreren Empfängern zum Abholen der ankommenden Frachtgüter ermächtigt wird, bedarf für jeden Vollmachtgeber, sofern der Gegenstand der Bevollmächtigung den Werth von 150 *M.* erreicht, der Verwendung eines besonderen Stempels. Wenn durch Schreiben im Einzelfall die Güter-Expedition um Ueberweisung des Gutes an Dritte ersucht wird, so ist ein Stempel nicht erforderlich.

Die obligatorische Bestätterung von Eil- und Stückgut ist für die Stationen Elberfeld und Barmen ohne Einschränkung, für die Stationen Altona, Kiel, Flensburg, Hadersleben, Husum, Rendsburg und Schleswig dagegen mit der Maßgabe eingeführt worden, daß bezüglich aller leicht verderblichen Gegenstände (z. B. Hefe, Butter u. s. w.) und bezüglich derjenigen Gegenstände, welche eine besonders sorgfältige Behandlung erfordern, wie Fortepianos, die Befugnis der Empfänger zur Selbstabholung bestehen bleibt.

** Der Ueberbringer eines quittirten Anmeldeschreibens gilt zur Einlösung des Frachtbriefes und zur Entnahme der Güter für ermächtigt. Eine andere Quittung ist nur dann als ausreichend anzuerkennen, wenn die Handschrift des Empfängers genau bekannt ist, oder die Güter-Expedition in der Lage ist, sich sonst davon zu überzeugen, daß das Gut in die Hand des Empfangsberechtigten gelangt. Bei auswärtigen Personen genügt in der Regel die Vorzeigung des Frachtbriefduplikats. Der Empfänger hat lediglich seine Firma, der Prokurist neben der letzteren den sein Verhältniß zu der-

selben kennzeichnenden Vermerk (p. p. = procura) und seinen Familiennamen, der Handlungsbevollmächtigte dagegen seinen Namen mit dem Vermerk: „Als Bevollmächtigter der Firma N N unter die Quittung zu setzen.

Die lagerzinsfreie Zeit für Stückgüter beträgt 24 und die wagenmiethefreie Zeit für Wagenladungen 12 Stunden; dieselbe beginnt mit der Zeit der Abgabe des Anmeldeschreibens an die Post bezw. der Depesche an das Telegraphenamt oder bei anderweitiger Zustellung mit dem Zeitpunkte der Behändigung des Anmeldeschreibens an den Empfänger. Erfolgt die Bereitstellung des Gutes in den Güterschuppen oder in den Ladegeleisen des Bahnhofes zu einer späteren Zeit, so beginnt die Frist mit dem letzteren Zeitpunkte. Für die Neuaufgabe beladener Wagen auf der Bestimmungsstation zwecks Weiterbeförderung ohne Umladung ist nur die reglementsmäßige Entladefrist wagemiethefrei zu gewähren.

** An Sonn- und Festtagen wird nur zoll- und steuerfreies Eilgut in der Zeit von Morgens 8—10 Uhr ausgeliefert. Zwischenfallende Sonn- und Festtage unterbrechen den Lauf der Freilager- und Ladefristen, sodaß z. B. eine am Samstage Nachmittags 4 Uhr angemeldete Stückgutsendung erst am Montag Nachmittags 4 Uhr abgeholt zu werden braucht, während z. B. eine Ladung, welche am Samstage Morgens um 7 oder 8 Uhr angemeldet wird, noch am Samstage bis Abends 8 Uhr abgefahren werden muß. Wird ein Theil der Ladung erst am Montage abgefahren, so ist am Samstage Abends die Miethe für den 1. Tag mit 2 ℳ. und am Sonntag Abends die Miethe für den 2. Tag mit 3 ℳ. zu zahlen.

Müssen schwere Gegenstände am Krahnen entladen werden, so ist dieser rechtzeitig vor Ankunft des Gutes bei der Güter-Expedition zu bestellen, damit der Wagen direkt an den Krahnen und nicht in das allgemeine Abladegeleise gestellt wird, oder damit da, wo ein Krahnen nicht vorhanden ist, ein solcher noch rechtzeitig von einer anderen Station beschafft werden kann. Wird die Gestellung des Krahnens erst nach Ankunft des Gutes beantragt, so treten Wagenverspätungen und Wagenmiethe ein.

§ 60. Lagergeld und Geldstrafe. 1. Wer ohne die im § 58 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung außer den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei bloß angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten. Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Beförderungstrecke verlangt, und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmäßigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmäßige Reugeld zu zahlen.

2. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe bezeichneten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deßhalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäfts ersichtlich ist, beziehungsweise, wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung

und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung der ganzen Frachtbrief=Sendung, beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe, ein Lagergeld erheben lassen. Eine Geldstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tagesversäumniß ausgleichende Sicherheit zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von Demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zur Beförderung von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften (s. § 56 am Schluß) zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen. Dagegen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Besteller von Wagen durch Zahlung einer gleich hohen Geldstrafe zu entschädigen, sofern sie fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt.

3. Wer Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen. Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Guts in dem Falle verpflichtet, wenn ein bereits angemeldetes Gut im Bahnhofe nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung bezw. Abgabe bereit gestellt ist.

4. Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im § 59 Nr. 2 vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers bezw. Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Haftpflicht, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine Entschädigung als Lagergeld oder als Wagen=Strafmiethe festsetzen.

5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagen=Strafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Fristen.

6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser Lagergelder und Wagen=Strafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen. Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe, und wenn diese Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Lagerfristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im § 57 gegebenen Vorschriften berechtigt.

(Bezüglich der Erhebung des Lagergeldes, Reugeldes und der Geldstrafe und Wagenmiethe siehe Gebührentarif.)

** Zur Niederschlagung bezw. Ermäßigung des Lagergeldes und und der Wagenmiethe u. s. w. sind die Königl. Eisenbahn-Betriebsämter zuständig, soweit ein Schaden für die Verwaltung nicht entstanden ist. Für die in Folge der Nachwiegung der Wagen entstandene Verspätung der letzteren darf Wagenmiethe nicht erhoben werden.

§ 61. Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen. Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse „Bahnhof lagernd" länger als die durch die besonderen Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten der Versender, welche mit thunlichster Beschleunigung hiervon zu benachrichtigen sind. Auch hat die Eisenbahn das Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie da zur Verfügung des Versenders unter sofortiger Benachrichtigung desselben zu stellen.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiterbefördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist. Dasselbe gilt von Gütern, deren Bestimmungsort eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist.

Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung, soweit die Verwaltung Rollfuhr-Unternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat (s. § 59).

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahn Güter, deren An- und Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder endlich solche Güter, deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme Seitens des Empfängers, oder im Falle, daß der Empfänger nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst und zwar Güter, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle anderen aber frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft.

Das Gleiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht zu ermitteln ist.

Herrenlose Güter, welche sich im örtlichen Bezirk der Eisenbahn vorfinden, werden wenigstens 3 Monate lang aufbewahrt, bevor der Verkauf stattfindet.

* Obgleich diejenigen Güter, welche aus vorstehenden Gründen nicht zugestellt werden können, auf Gefahr und Kosten der Absender lagern, so müssen doch die Güter-Expeditionen die letzteren von der nicht zu ermöglichende Ablieferung, mit thunlichster Beschleunigung hiervon benachrichtigen, wenn dies nicht geschieht, so kann der Versender für die Folgen der säumigen Benachrichtigung nicht verantwortlich gemacht werden.

§ 62. Haftpflicht im Allgemeinen. Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem die Beförderung durch mehrere, sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für die ganze Beförderung nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

§ 63. Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute. Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

* Wenn Eisenbahnfrachtgut nachweislich von Leuten der Eisenbahn entwendet wird, so haftet die letztere für den vollen Schaden; auch tritt die im § 64 vorgesehenen Verjährung nicht nach einem Jahre, sondern erst nach Ablauf der gesetzlichen Frist ein.

§ 64. Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht. Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen im § 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschluß des Frachtvertrages (§ 49) bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des Guts während der Zeit von der Auflieferung desselben bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie gesetzlich begründet ist, wird hierdurch nicht berührt. Der Ablieferung an den Empfänger steht die Ablieferung an Zoll- und Abfertigungsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maßgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung gültig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur wegen Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Außerdem verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahn-Verwaltungen die eingehendsten Nachforschungen anzustellen und auf Erfordern der Berechtigten aktenmäßige und genaue Mittheilungen über das Ergebniß derselben zu geben.

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Innerhalb 8 Tage nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, daß das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsort kostenfrei geliefert werde.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen, und womöglich in Gegenwart des Reklamationsberechtigten das Gewicht und den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen.

Will der Reklamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im außergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Empfange, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hierbei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reklamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Dokumente, und wenn das Gut in Empfang genommen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt, binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, und muß solche mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn beantwortet und erledigt werden.

** Die Erledigung von Reclamationen aus dem Personen- und Güterverkehr der preuß. Staatsbahnen gehört zum Geschäftskreis der Königl. Eisenbahn-Betriebsämter, soweit dieselbe nicht den Königl. Eisenbahn-Direktionen vorbehalten ist. Dies letztere ist der Fall: a. sofern über die Auslegung und Anwendung der bestehenden Tarife Beschwerde erhoben wird, oder b. die Beschwerden oder die Entschädigungsansprüche nicht lediglich die eigne Bahn, sondern zugleich fremde Bahnverwaltungen betreffen — nach

dem Ermessen der Direktion — oder endlich c. auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 ein Schadenanspruch erhoben wird und die vergleichsweise zu gewährende Entschädigung den Betrag einer einmaligen Vergütung von 3000 ℳ oder einer jährlichen Rente von 300 ℳ übersteigt.

* Die Verhandlung über Entschädigungsansprüche mit den Reklamanten wegen beschädigter, in Verlust gerathener oder zu spät abgelieferter Gepäckstücke und Güter erfolgt ausschließlich durch die Versand- oder die Empfangs-Verwaltung, je nachdem die Reklamation bei dieser oder jener angebracht ist. Fahrgeld- und Frachtreklamationen sind an diejenige Verwaltung zu richten, von welcher das Fahrgeld oder die Fracht erhoben wird.

** Reklamationen über Nebengebühren: Wagenmiethe, Lagergeld, Geldstrafe u. s. w. werden von derjenigen Verwaltung erledigt, welche dieselbe in Rechnung gestellt hat.

* Die Verjährungsfrist von einem Jahre wird durch die Einreichung einer Reklamation nicht unterbrochen. Wenn die Klage erst nach Verlauf von einem Jahre anhängig gemacht wird, kann dieselbe abgewiesen werden. Wird dagegen nachgewiesen, daß der Verlust 2c. durch ein böswilliges Verschulden der Eisenbahn, wie durch Diebstahl seitens der Leute der Eisenbahn herbeigeführt worden ist, so wird die vorerwähnte Verjährungsfrist von einem Jahre gegenstandslos und es tritt die allgemeine Verjährungsfrist ein.

* Um festzustellen, ob etwa Verluste oder Beschädigungen vorliegen, welche äußerlich nicht wahrgenommen werden können, wird in den meisten Fällen die Beantragung der bahnamtlichen Nachwiegung bei der Ablieferung genügen. Wird Fehlgewicht festgestellt, so kann eine Prüfung des Inhalts beantragt werden. In diesem Fall braucht der Empfänger, wenn wirklich Verluste vorliegen, nicht den Nachweis zu führen, daß dieselben während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden sind; was äußerst schwer nachzuweisen ist. Es empfiehlt sich überhaupt, bei Beschädigungen und Verlusten sofort bei der Annahme der Sendung die Höhe derselben in Gegenwart eines Beamten der Güter-Expedition bestimmt feststellen zu lassen, damit hierüber später bei der Entschädigungs-Regulirung Zweifel nicht entstehen können.

§ 65. Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt sind. Wird Gut mit einem Frachtbriefe zur Beförderung übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für die ganze Beförderung, sondern nur für die Beförderung bis zu dem Orte, wo die Beförderung mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts gelegenen Orten (s. § 59) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für die Beförderung bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

§ 66. Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte. Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß

das Gut an einem an einer Eisenbahn, für welche dies Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, die Beförderung als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

§ 67. Besondere Beschränkung der Haftpflicht. 1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust, oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht:

a) überhaupt, bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;
b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als leicht zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.;
c) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;
d) für das Einrosten: bei Metallwaaren;
e) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen befördert werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu befördern befugt ist, bestimmt der Tarif, und giebt der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu erheben.

Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in unbedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Frachtstücken nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche ungeachtet ihrer Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung während der Beförderung erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstandeu ist. Dagegen haften der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maaßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Güter festzusetzen, bis zu welchem eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

* Welche Güter die Eisenbahn in unbedeckten Wagen zu befördern befugt ist, und welche Güter vom Versender bezw. dem Empfänger auf- und abzuladen sind, bestimmt der deutsche Eisenbahn-Güter-Tarif. (S. diesen.)

Beim Zusammenladen verschiedener Güter durch den Absender wird eine Haftpflicht gegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere von der Bahn nicht übernommen, wohl aber dann, wenn die Eisenbahn selbst Zuladungen vornimmt.

Bei vorliegender gewöhnlicher Leckage ist bei der Empfangnahme genau festzustellen, ob dieselbe in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Inhalts des Fasses bezw. der mangelhaften Beschaffenheit des Fasses selbst entstanden, oder auf eine fahrlässige Behandlung des Fasses seitens der Eisenbahn zurückzuführen ist. In ersterem Falle zahlt die Eisenbahn eine Entschädigung nicht, in letzterem Falle ist dieselbe haftpflichtig.

** Bei der Beschädigung von Gußwaaren kann behufs Herbeiführung einer entgegenkommenden Behandlung der Entschädigungsansprüche die frachtfreie Rückbeförderung zerbrochener Gußwaaren gestattet werden.

** Es hält in den meisten Fällen schwer, bei den hier in Frage stehenden Beschädigungen ein Verschulden der Eisenbahn nachzuweisen.

Der Herr Minister hat in Folge dessen die Erwartung ausgesprochen, daß die Königl. Eisenbahn-Direktionen — ungeachtet der gesetzlichen Vermuthung, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der von der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist — nach den Ursachen des Verlustes und der Beschädigung der Güter ꝛc. sorgfältige Nachforschungen anstellen und die Frage der Verschuldung unparteiisch und ohne sich an bestimmte Beweisregeln zu binden, beurtheilen und schon dann bejahen werden, wenn das Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute sehr wahrscheinlich geworden ist Zur Begründung der Schadensforderung in quali genügt schon ein geringes Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute.

** Sind für diejenigen Güter, welche tarifmäßig in bedeckt gebauten Wagen befördert werden sollen, bedeckte Wagen oder Wagendecken nicht ausreichend vorhanden, so ist denjenigen Frachtaufgebern, für deren Gütern bedeckte Wagen oder Wagendecken nicht zu beschaffen sind, dies ausdrücklich zu eröffnen mit dem Anheimstellen, entweder den Versand bis auf Weiteres aufzuschieben oder zu den Sendungen die vorhandenen offenen Wagen zu benutzen. Letzterenfalls ist durch den Absender die Beförderung in offenen Wagen im Frachtbriefe vorzuschreiben. Werden für diejenigen Güter, welche die Eisenbahn-Verwaltung nach den Bestimmungen des Tarifs in unbedeckten Wagen zu befördern befugt ist, bedeckt gebaute Wagen verlangt, so ist bei der Bestellung der Wagen auf die höhere Fracht aufmerksam zu machen. Wenn der Besteller die Ueberweisung bedeckter Wagen dennoch verlangt, so hat er dies auf dem Frachtbriefe ausdrücklich vorzuschreiben.

§ 68. Geldwerth der Haftung Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ab-

lieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und Unkosten zu Grunde gelegt.

2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark für 50 Kilogramm brutto angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Vorderseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben angegeben ist.

3. Im Falle einer höheren Werthangabe bildet die angegebene Summe den Höchstsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmäßigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher $^1/_{10}$ $^0/_{00}$ der ganzen angegebenen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn bezw. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Mindestbetrage von 0,10 ℳ. und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf 0,10 ℳ. nicht übersteigen darf.

4. Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung zu 1 zu ermittelnden Werths zu dem zu 2 und 3 erwähnten Höchstsatze vergütet.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

* Der Zuschlag für Werthversicherung ist äußerst gering bemessen. Hat der Absender gleichwohl die Zahlung dieses geringfügigen Zuschlags unterlassen, so kann er billigerweise auch nur die in dem Frachtvertrag vereinbarte Normalentschädigung von 1 ℳ. 20 ₰ für das kg fordern. Beträgt der Werth des Gutes weniger als die Normalentschädigung, so ist selbstverständlich eine Werthversicherung nicht erforderlich.

Bei Güterbeschädigungen wird die zu zahlende Entschädigung in folgender Weise berechnet. Der gemeine Handelswerth einer Sendung im Gewichte von 50 kg beträgt z. B. 308 ℳ. Liegt eine Werthversicherung nicht vor, so kann bei gänzlichem Verlust nur eine Entschädigung von 60 ℳ. beansprucht werden. Ist die Beschädigung auf 30 ℳ. festgesetzt, so stellt sich das Verhältniß, wenn eine Werthversicherung nicht vorliegt, wie folgt:

308 : 30 × 60 = 5 ℳ. 84 ₰. Ist der Werth mit 300 ℳ. versichert, so erhält man bei der Feststellung eines Schadens von 30 ℳ. 308 : 30 × 300 = 29 ℳ. 22 ₰. Bei gänzlichem Verlust ist nur die Versicherungssumme von 300 ℳ. zu zahlen.

** Auch bei der unentgeltlichen Beförderung der Effekten der Beamten ist die Versicherung des Werthes und der rechtzeitigen Lieferung gegen Zahlung der tarifmäßigen Versicherungsgebühren zulässig. „Bösliche Handlungsweise“ umfaßt zugleich den höchsten Grad der Nachlässigkeit, wozu u. A. auch das unbeaufsichtigte Niederlegen eines Frachtstücks auf einen mit Menschen gefüllten Bahnsteig gerechnet worden ist.

§ 69. Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit

(§ 57) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach der Ablieferung beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind. Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

* Beweist die Eisenbahn, daß sie die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, so kann die bedungene gänzliche oder theilweise Einbehaltung der Fracht oder die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung nicht in Anspruch genommen werden.

§ 70. Geldwerth der Haftuug für Versäumung der Lieferungszeit. Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen $^1/_4$, bis zu 8 Tagen $^1/_3$ und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;
b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stnnden $^1/_4$, bis zu 3 Tagen $^1/_3$ und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahn-Verwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens mit der Maßgabe, daß

1. im Falle einer Angabe des Interesse an der rechtzeitigen Lieferung die angegebene Summe,
2. in Ermangelung einer solchen Angabe: a) falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht, b) falls die Versäumniß mehr als 24 Stnnden beträgt, der Betrag der ganzen Fracht,

die Höchstsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferzeit durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Die Angabe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Vorderseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der desfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 10 ℳ. der angegebenen Summe — angefangene 10 ℳ. für voll gerechnet — für die ersten 150 km, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn bezw. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, 1 ₰, für die folgenden 225 km ½ ₰, für jede weiteren folgenden 375 km ½ ₰ nicht übersteigen darf. Angefangene 150 bezw. 225 und 375 km werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Pfennige sind auf 0,10 ℳ. abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 0,10 ℳ.

* Die meisten Reklamanten sind der Ansicht, daß die Eisenbahn, wenn die Lieferfrist versichert und das Gut mit Verspätung abgeliefert ist, ohne Weiteres die Versicherungssumme zahlen müsse. Dem ist aber nicht so. Der Reklamationsberechtigte hat, wenn er eine höhere Entschädigung beansprucht, als die im § 70 unter a und b vorgesehene Frachterstattung, den Nachweis zu erbringen, daß ihm durch die verspätete Ablieferung auch thatsächlich ein Schaden in Höhe der beanspruchten Entschädigung entstanden ist, welcher die Versicherungssumme jedoch nicht übersteigen darf. Dieser Nachweis ist zwar in den meisten Fällen schwer zu erbringen, weil für die geschäftlich erlittenen Nachtheile Beläge nicht beschafft werden können. Es ist der Eisenbahn aber nicht zu verargen, wenn sie von ihrem Rechte Gebrauch macht und den Nachweis eines bestimmten Schadens verlangt, weil in vielen Fällen der angeblich entstandene Schaden von der Eisenbahn überhaupt gar nicht zu vertreten ist. Es ist wohl zu berücksichtigen, daß nur derjenige Schaden ersetzt wird, welcher nach Ablauf der Lieferfrist bis zur erfolgten Ablieferung des Gutes entstanden ist.

Ob im Fall des Verlustes eines Gutes außer der Werthentschädigung auch noch eine Entschädigung wegen Versäumung der Lieferungszeit gezahlt werden muß, das ist eine offene Frage. Wir möchten dieselbe bejahen.

Wir haben die Bestimmungen über die bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, welche in einer besonderen Anlage (D) zum Betriebs-Reglement enthalten sind, nicht mit aufgenommen, weil dieselben einem steten Wechsel unterworfen sind. Der Eisenbahn-Verkehrsverband hat die erforderlichen Ausführungsbestimmungen in einer besonderen Kundmachung (Nr. 4) bekannt gegeben, welche zu dem Preise von 20 ₰ bei den Güter-Expeditionen zu haben ist und zu welcher bei eintretenden Aenderungen Nachträge erscheinen.

V. Nebengebührentarif für sämmtliche deutsche Bahnen. (§§ 47, 50, 51 des Betr.-Regl.) Verkaufspreis der Formulare zu Frachtbriefen, Reversen, Zoll- und Steuer-Deklarationen: a) für einzelne Formulare, für 1 Stück 1 ₰, b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück 70 ₰. Verkaufspreis der statistischen Anmeldescheine: a) für 1 Stück 1 ₰, b) bei Abnahme von mindestens 100 Stück, für je 100 Stück 80 ₰. Verkaufspreis der Formulare zu Frachtbriefen, welche mit bestimmten Firmen, bezw. den zulässigen Vermerken (auf Vorder- und Rückseite) bedruckt sind, bei Bestellung von mindestens 1000 Stück, für 1000 Stück 8 ℳ. Für den Druck von Fabrikzeichen, verschlungenen Namen 2c. muß der Holzschnitt von dem Besteller geliefert werden. Für die Aus-

füllung der zu 1 und 2 bezeichneten Formulare, auf Erfordern unter Hergabe derselben, für 1 Stück 10 ₰. Für Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckten Frachtbrief-Formulare nach zuvoriger Feststellung der Uebereinstimmung derselben mit dem vorgeschriebenen Formular, für 100 Stück 20 ₰. Die Formulare sind in Quart-Format geschnitten und in Packeten zu je 100 Stück an die von der Eisenbahnverwaltung bezeichnete Stelle frankirt einzusenden. Eine Abstempelung von weniger als 100 Stück gleichzeitig vorgelegter Formulare findet nicht statt.

Für die Bezeichnung der Frachtstücke (§ 47 des Betr.-Regl.), unter Hergabe der Hülfsmittel, ohne Rücksicht auf die Stückzahl, für 1 Stück 5 ₰.

Wägegeld (§§ 50, 52, 59 des Betr.-Regl.): 1. Für Stückgüter (Eil- und Frachtgut), für 100 kg 5 ₰. Diese Gebühr wird erhoben, wenn der Versender nach erfolgter bahnseitiger Verwiegung die Wiederholung derselben beantragt hat und sich hierbei die erste Verwiegung als richtig herausstellt. Dieselbe Gebühr wird erhoben, wenn der Empfänger die Verwiegung beantragt. (Wegen der Rückerstattung vergl. § 59, letzter Abs. des Betr.-Regl.) 2. Für Wagenladungsgüter: a) für Verwiegung der einzelnen Frachtstücke, für 100 kg 4 ₰, b) für Verwiegung mittelst der Centesimalwaage, für den Wagen 1 ℳ. Diese Gebühren kommen nur zur Erhebung, wenn der Versender die Gewichtsangabe im Frachtbriefe unterlassen hat, oder die Verwiegung vom Versender bezw. Empfänger beantragt ist. (Wegen der Rückerstattung vergl. § 59, letzter Absatz des Betr.-Regl.) Beim Verwiegen beladener Wagen wird der Gewichtsermittelung das am Wagen angeschriebene Eigengewicht zu Grunde gelegt. Findet auf Antrag des Versenders oder Empfängers eine Controlverwiegung des leeren Wagens statt, so ist eine Gebühr von 50 ₰ für jeden Wagen zu erheben.

Zählgebühren (§§ 50 und 59 des Betr.-Regl.). Für Feststellung der Stückzahl bei Wagenladungsgütern, für je angefangene 20 Stück 10 ₰, mindestens für 1 Wagen 1 ℳ, höchstens für 1 Wagen 3 ℳ. Diese Gebühren kommen nur zur Erhebung, wenn die Feststellung der Stückzahl auf Antrag des Versenders oder Empfängers erfolgt.

Nachnahme-Provision (§ 54 des Betr.-Regl.). Für Nachnahmen nach Eingang und Baarvorschüsse, insoweit letztere nach den besonderen Bestimmungen zugelassen sind, sowie für verauslagte Zölle: a) bei Beträgen über 100 ℳ einschließlich 1 %, b) bei Beträgen über 100 ℳ, für die ersten 100 ℳ 1 %, für die überschießenden Beträge ½ %. Angefangene Mark der Nachnahmen werden für voll gerechnet. Mindestens werden 10 ₰ erhoben.

Kosten der Vorbereitung der Beförderung und der Wiederausladung bei zeitweiliger Verhinderung der Beförderung (§ 58 des Betr.-Regl.). Neben der Fracht für die vom Gute etwa zurückgelegte Beförderungsstrecke wird erhoben: für Güter, deren Entladung Sache der Versender ist, für 100 kg 5 ₰, b) für andere Güter, für 100 kg 10 ₰.

Lager- und Platzgeld, Wagenstandgeld (§ 60 des Betr.-Regl.). 1. An Lagergeld wird erhoben: a) wenn das Gut in bedeckten Räumen lagert,

für 1 Tag und 100 kg 10 ₰, b) wenn dasselbe im Freien lagert, für 1 Tag und 100 kg 4 ₰. 2. Platzgeld. Die Lagerung von Holz und anderen Rohstoffen auf den Bahnhöfen im Freien kann, soweit hierzu Raum verfügbar ist, zum Zweck der Ansammlung zu Wagenladungen oder zu vorübergehender Niederlegung nach der Entladung mit besonderer Genehmigung gestattet werden. Das Platzgeld beträgt für 1 qm und 10 Tage 2 ₰. Für Zeitbeträge unter 10 Tagen werden volle 10 Tage, ebenso angefangene Quadratmeter der überwiesenen Fläche voll berechnet. Einer Aufforderung zur Platzräumung muß binnen 3 Tagen entsprochen werden, widrigenfalls das Lagergeld (vergl. 1b) in Ansatz kommt. 3. Wagenstandgeld. Nach Ablauf der Be- bezw. Entladefrist wird erhoben für je angefangene 24 Stunden: für die ersten 24 Stunden für jeden Wagen 2 ℳ., für die zweiten 24 Stunden für jeden Wagen 3 ℳ., für jede weiteren 24 Stunden für jeden Wagen 4 ℳ. Nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit bezw. der für die Be- und Entladung zugestandenen Frist wird auch für Sonn- und Feiertage Lagergeld bezw. Wagenstandgeld erhoben.

Das Reugeld (§ 60 Nr. 1 des Betr.-Regl.), welches neben der tarifmäßigen Fracht für die vom Gute zurückgelegte Bahnstrecke und etwaigen Ladekosten und Lagergeldern erhoben wird, beträgt für 100 kg 20 ₰. Höchstens kommt jedoch die Hälfte der Fracht für die vom Gute noch nicht durchlaufene Strecke in Ansatz.

Deckenmiethe (§ 67 des Betr.-Regl.). Werden bei Gütern, welche die Verwaltung in unbedeckten Wagen zu befördern befugt ist, auf Antrag des Versenders im Frachtbriefe Decken seitens der Eisenbahnverwaltung dargeliehen, so wird an Deckenmiethe für je angefangene 200 km der ganzen Beförderungsstrecke erhoben: a) für jeden 2achsigen Wagen 2 ℳ., für jeden 3- oder 4achsigen Wagen 4 ℳ. Verlangt der Versender die Verwendung von mehr Decken, als nach dem Ermessen der Versand-Güterexpedition zur ausreichenden Bedeckung erforderlich sind, so wird die Gebühr zu a für jede weitere besonders verlangte Decke erhoben. Werden zur Beförderung der Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen oder der in den Allgemeinen Tarifvorschriften unter B II 2 genannten Güter der Sondertarife auf Antrag des Versenders im Frachtbriefe anstatt bedeckt gebauter Wagen offene Wagen mit Decken verwendet, so wird die Gebühr zu a für jede verwendete Decke erhoben. Die Deckenmiethe wird ohne besonderen Antrag des Versenders auch dann erhoben, wenn die Verwendung von Decken zollgesetzlich oder durch das Betriebs-Reglement vorgeschrieben ist, insoweit die Eisenbahnverwaltungen nicht in Gemäßheit der Allgemeinen Tarifvorschriften unter B II ohnehin bedeckte Beförderung eintreten lassen.

Conventionalstrafen (§ 48, 50, 52 des Betr.-Regl.). Siehe Abth. 15 unter f 3.

Gebühren für die zoll- und steueramtliche Abfertigung, soweit dieselbe durch die Eisenbahnverwaltung übernommen wird (§ 51 des Betr.-Regl.).

(A. Ausfertigung von Zollpapieren.) Für jedes ausgefertigte Zoll- bezw. Steuerpapier (ausschließlich Ladeverzeichnisse), auf Erfordern unter Hergabe der Formulare 10 ₰.

(B. Vorführen der Güter.) Vorführen ohne Verwiegen und ohne Entladen, für je angefangene 100 kg 4 ₰, höchstens für den Wagen 50 ₰. Vorführen einschließlich Verwiegen: a) auf der Decimalwaage, einschließlich Aus- $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Einladen, für je angefangene 100 kg 10 ₰, höchstens für den Wagen 6 ℳ, b) auf der Centesimalwaage 1. ohne Aus- und Einladen, für den Wagen 1 ℳ. 50 ₰, 2. mit Aus- $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Einladen, für den Wagen 6 ℳ. Vorführen ohne Verwiegen, einschließlich Aus- $\frac{\text{und}}{\text{oder}}$ Einladen, für je angefangene 100 kg 4 ₰, höchstens für den Wagen 4 ℳ. 50 ₰. Wird durch das Vorführen eines Theils einer Wagenladung ein Aus- und Einladen der ganzen Ladung oder eines größeren Theils derselben nothwendig, so wird die Gebühr für den ausgeladenen Theil erhoben.

(C. Hülfeleistung bei der Revision.) Für Oeffnen und Verschließen von Frachtstücken, für jedes Stück 10 ₰; für Oeffnen und Verschließen, Aus- und Einpacken, für jedes Stück 30 ₰.

(D. Lieferung von Packmaterial.) Für Umschnüren, einschließlich Anlegen von Zollbleien, für jedes Frachtstück 20 ₰; für Verpackung, Ausbesserungsleinwand (einschließlich Nähgarn), für 1 qm 50 ₰; Anlegen von Leisten, Reifen u. s. w. (einschließlich Nägel), für jedes Frachtstück 10 ₰; für Umschnüren von Ladungen auf offenen Wagen, welche mit Deckenverschluß abgefertigt werden: a) bei Verschnüren mit Schnur, für das Meter Schnur 2 ₰, b) bei Darleihung von Leinen für den Bleiverschluß, für den Wagen 75 ₰.

(E. Arbeitsleistungen beim Abstempeln.) Beim Abstempeln von Eisentheilen oder Hölzern, für jedes Stück 2 ₰, mindestens 1 ℳ.; beim Abstempeln von Säcken. für jedes Stück 1 ₰.

(F. Provision für Verauslagung von Zöllen.) Siehe S. 284.

Auf- und Abladegebühren, Krahngeld (§§ 52, 56, 59 des Betr.-Regl.). 1. Für die Ausführung des Ladegeschäfts durch Arbeiter der Eisenbahnverwaltung bei solchen Gütern, deren Ver- bezw. Entladung dem Versender oder Empfänger obliegt (vergl. Allgemeine Tarifvorschriften unter B I 5) wird erhoben: bei Stückgütern, für Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, sowie bei Wagenladungsgütern: a) an Ladegebühren für 100 kg 4 ₰; bei Benutzung des Krahns an Krahngeld, neben der Gebühr zu a, für 100 kg 3 ₰. An Krahngeld wird erhoben, mindestens für eine Frachtbriefsendung 50 ₰, höchstens für den Wagen 2 ℳ. Bei bahnseitiger Ver- oder Entladung verbleibt es in den Fällen, in welchen die Bauart der Wagen die Ein- oder Ausladung von Gegenständen, die einzeln weniger als 750 kg wiegen (z. B. Petroleum in Fässern und dergleichen) ohne Anwendung des Krahns nicht gestattet, lediglich bei der Gebühr zu a, also ohne Hinzurechnung einer besonderen Krahngebühr. 2. Wird dem Versender bezw. Empfänger, um die Verladung oder Entladung selbst auszuführen, auf Verlangen die Benutzung eines Krahns gestattet, so wird nur Krahngeld erhoben. Der Versender bezw. Empfänger haftet hierbei für jeden Schaden, welcher bei Benutzung des Krahns durch ihn oder seine Leute an dem Krahn oder an dessen Zubehör etwa verursacht werden sollte. 3. Für die Heranschaffung eines Wagenkrahns

von einer Station zur andern wird, sofern einem betreffenden Antrage von der Eisenbahnverwaltung entsprochen wird, von dem Antragsteller erhoben 3 *M.* 4. Abweichungen von vorstehenden Bestimmungen, insbesondere soweit sie die Gebühren für die Ver- oder Entladung von Gütern aus Wasserfahrzeugen und in dieselben, von Getreide in loser Schüttung, für die Benutzung von Kipp- und Absturzvorrichtungen, Dampfkrähnen, Holzverlademaschinen 2c. sowie Ausnahmebestimmungen für einzelne Stationen enthalten, werden durch die Binnenverkehrstarife (Theil II) oder durch Aushang in den Expeditionsräumen bekannt gemacht.

Desinfektionsgebühr (§ 48 des Betr.-Regl.). An Desinfektionsgebühren, soweit solche nach der Anlage D zu § 48 des Betriebs-Reglements zur Erhebung kommen, für 1 Wagen 1 *M.*; für Kleinvieh in Käfigen, Kisten u. s. w. wird an Desinfektionsgebühr erhoben: für das Frachtstück 10 ₰, höchstens für einen Wagen 1 *M.*

Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung (§§ 68 und 70 des Betr.-Regl.). 1. Werth-Versicherung. Der auf zehntel Mark aufwärts abzurundende Frachtzuschlag beträgt $^1/_{10}$ $^0/_{00}$ der ganzen angegebenen Summe für jede angefangenen 150 km, welche das Gut zu durchlaufen hat, und mindestens 10 ₰. 2. Lieferfrist-Versicherung. Der auf zehntel Mark aufwärts abzurundende Frachtzuschlag beträgt für je 10 *M.* der angegebenen Summe, angefangene 10 *M.* für voll gerechnet, für die ersten 150 km 1 ₰, für die folgenden 225 km $^1/_2$ ₰, für jede weiteren 375 km $^1/_2$ ₰. Der geringste Zuschlag beträgt 10 ₰.

Bestellgebühr für Güteranmeldeschreiben (§ 59 des Betr.-Regl.). Bei der Zustellung der Anmeldeschreiben durch einen Boten der Eisenbahn am Stationsort, für einen Brief oder mehrere gleichzeitig bestellte Briefe 5 ₰. Außerhalb des Stationsortes findet eine Zustellung durch einen Boten der Eisenbahn nur statt, wenn vorher eine Verständigung über die zu vergütende Gebühr mit dem Empfänger erfolgt ist. Bei der Anmeldung durch die Post ist das Porto, bei verlangter Anmeldung durch den Telegraphen die Telegraphengebühr zu ersetzen.

Allgemeine Bestimmungen. Angefangene 100 kg und angefangene Tage werden bei der Berechnung der Nebengebühren für voll gerechnet. Die Verkaufspreise für Formulare aller Art, die Gebühren für die Aufschrift der Frachtstücke, das Wägegeld für Stückgüter, die Gebühr für Bestellung der Anmeldescheine kommen nach den sich ergebenden genauen Beträgen ohne Abrundung zur Erhebung. Bei den übrigen Nebengebühren werden mindestens 10 ₰ erhoben; bei Ueberschreitung dieses Satzes werden, abgesehen von der Berechnung der Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfrist-Versicherung, Beträge unter 5 ₰ gar nicht gerechnet, Beträge von 5 ₰ ab aber auf volle 10 ₰ abgerundet. Abweichungen von den Bestimmungen und Gebührensätzen des vorstehenden Tarifs werden durch die Binnenverkehrstarife (Theil II) oder durch Aushang in den Expeditionsräumen bekannt gemacht.

e) Die Rangirgebühren.

Anschlußgeleise. Größere Werke, Kohlen- oder andere Zechen, Steinbrüche, Lagerräume und dergleichen, können mit den Schienengeleisen

der Hauptbahn durch die Anlage von Anschlußbahnen und Geleisen, Ladebühnen und sonstigen Einrichtungen verbunden werden. Wenn keine anderen Vereinbarungen getroffen sind, so übernimmt die Eisenbahnverwaltung auf Kosten des Anschlußsuchers die Ausführung des Geleises einschließlich der Lieferung der erforderlichen Signal- und Telegraphenanlagen.

Die Bewachung, Bedienung und Unterhaltung der Anschlußgeleise bis zu und einschließlich der Einmündung in die Hauptbahn, und aller zugehörigen Vorrichtungen geschieht in der Regel auf Anordnung der Eisenbahnverwaltung durch deren Beamte auf Kosten des Anschlußinhabers.

Als Frist, innerhalb derer die Be- und Entladung der Wagen zu erfolgen hat, gilt in der Regel diejenige, welche auf der Eisenbahnstation, von welcher aus der Anschluß bedient wird, für den allgemeinen Verkehr veröffentlicht ist. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, auch andere, kürzere Fristen festzusetzen. Die Anschlußfracht wird verschieden berechnet. In Preußen wird für die Zustellung bezw. Abholung der Wagen nach und von den Anschlußgeleisen — die Entfernung von der Mitte des Stationsgebäudes bis zur Mitte der Ladebühne gerechnet — für jede angefangene 5000 kg der Ladung eine Gebühr von

von *M.* —.50 bis zu 0,5 km von *M.* —.75 von 0,5 bis zu 3 km
„ „ —.85 von 3 bis zu 4 „ „ „ —.95 „ 4 „ „ 5 „
„ „ 1.10 „ 5 „ „ 6 „ „ „ 1.20 „ 6 „ „ 7 „
„ „ 1.30 „ 7 „ „ 8 „ „ „ 1.40 „ 8 „ „ 9 „
„ „ 1,50 „ 9 „ „ 10 „ erhoben.

L a g e r p l ä t z e. Wenn an den Geleisen des Bahnhofes unbenutzter Raum vorhanden ist, so stellt die Eisenbahn denselben zur Errichtung von Lagerplätzen zur Verfügung. Auf den preuß. Staatsbahnen ist hierüber folgendes bestimmt. Die Plätze werden einzeln zur Verpachtung ausgesetzt. Die Verpachtung erfolgt freihändig oder im Wege des öffentlichen Ausgebots an den Meistbietenden. Die verpachteten Plätze dürfen nur zum Lagern und Verkaufe von solchen Gütern benutzt werden, welche mit der Eisenbahn angekommen sind oder versandt werden sollen; namentlich von Kohlen, Kokes und solchen anderen Gütern, welche nicht durch ihren Geruch und ihre sonstigen Eigenschaften für den Bahnhofsverkehr Nachtheile oder Unannehmlichkeiten mit sich führen.

Bezüglich der Zuführung und Abholung der Wagen nach und von den Lagerplätzen kommen die jeweiligen Bestimmungen des Binnenverkehrstarifs zur Anwendung.

Für das Rangiren der Wagenladungen nach oder von den Lagerplätzen wird allgemein eine Rangirgebühr erhoben:

a) für die Fahrt leer zum Lagerplatz und beladen zurück sowie für Wagen, welche auf Bestellung leer zum Lagerplatz gebracht und ohne Beladung nach dem Bahnhofe zurückgeschickt werden 25 ₰;
b) für die Fahrt beladen zum Lagerplatz und leer zurück 40 ₰;
c) für die Fahrt beladen zum Lagerplatz und beladen zurück 50 ₰;
d) wenn Wagen zur Ent- oder Beladung auf Wunsch des Empfängers oder Versenders mit Genehmigung der Verwaltung nach anderen als

zur Ent- oder Beladung allgemein bestimmten Geleisen des be- ...den Bahnhofes rangirt werden 40 ₰ ...gefangene 5000 kg des Gewichts der Ladung.

Lokofracht. Für den Fall der Uebernahme der Beförderung von ...genladungen von einem Anschlußwerke, Hafengeleise ꝛc. bis zur Station, von welcher dasselbe tarifirt oder umgekehrt bezw. zwischen zwei an denselben Bahnhof angeschlossenen Werken u. s. w. wird — sofern für einzelne Fälle nicht besondere Frachtsätze festgesetzt sind — eine Lokofracht erhoben. Dieselbe beträgt auf den preuß. Staatsbahnen 2 ℳ 50 ₰ für je angefangene 5000 kg des Gewichts der Ladung. Ist die betreffende Sendung bereits unter Frachtberechnung von einer anderen Station eingegangen oder soll dieselbe unter Frachtberechnung nach einer anderen Station weitergehen, so kommt nur die gewöhnliche Zustelle- bezw. Abholegebühr und für etwaige Verspätung des Wagens Wagenmiethe zur Erhebung.

f) Die von dem deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbande vereinbarten Bestimmungen.

Der Verkehrs-Verband hat in der kurzen Zeit seines Bestehens eine rege Thätigkeit entwickelt und manche nützliche Einrichtung der Gesammtheit der deutschen Bahnen und dem Publikum zu Theil werden lassen. Zu den Gegenständen, über welche Mehrheitsbeschlüsse mit verbindlicher Kraft gefaßt werden können, sind hinzugetreten: 9. Vorschriften über die Erhebung von Conventionalstrafe und Mehrfracht; 10. das einheitliche Frachtkartenmuster. Im Besonderen ist zu erwähnen:

1) Die Beförderungsbegünstigungen für Ausstellungs-Gegenstände betreffend. Für die Hinbeförderung zum Ausstellungsorte wird stets die volle Fracht berechnet. Im Frachtbrief ist die Sendung ausdrücklich als Ausstellungsgut zu bezeichnen. Die Rückbeförderung an den Aussteller erfolgt innerhalb 4 Wochen nach Schluß der Ausstellung frachtfrei, gegen Vorlage des ursprünglichen Frachtbriefes und einer Bescheinigung des Ausstellungsvorstandes, nach welcher die zurückzubefördernden Gegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft bezw. unverloost geblieben sind. Bei der Rückbeförderung ist Werthversicherung zulässig, Lieferfrist-Versicherung dagegen ausgeschlossen.

2. Einheitliche Bestimmungen für die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der Eisenbahnen. Die Einstellung von Privatwagen mit außergewöhnlich großer Ladungsfähigkeit, lediglich zur Gewinnung eines Frachtvorsprungs vor andern Versendern, ist nicht zulässig; auch werden Privatwagen gewöhnlicher Bauart und zwar zur Beförderung von Gütern, welche ebenso leicht und vortheilhaft in den gewöhnlichen, den Bahnverwaltungen gehörenden Wagen verfrachtet werden können, wie z. B. Kohlen, nicht eingestellt. Nur Privatwagen besonderer Bauart oder Einrichtung werden eingestellt, wenn sie zur Beförderung von Gütern dienen, welche

a) wegen ihrer unvermeidlichen Schwere oder außerordentlichen Größeverhältnisse — z. B. Panzerplatten, große Spiegelscheiben — auf die bahneigenen Güterwagen nicht verladen werden können;

b) leicht verderblich sind und deßhalb Wagen mit besonderer Einrichtung bedürfen, wie Bier, Milch, Butter, Geflügel, Fische, frisches Fleisch;
c) zweckmäßig in Wagen mit besonderer Einrichtung zu befördern sind, sofern ein allgemeines wirthschaftliches Bedürfniß hierzu vorliegt, wie Kesselwagen für Petroleum, Naphtha, Benzin, Ligroin, Gasolin und ähnliche Mineralerzeugnisse, Sprit, Spiritus, Ammoniakwasser, Gaswasser, Theer, Melasse, Säuren aller Art und Fäkalien.

Eine Miethe wird dem Wageneigenthümer seitens der Bahnverwaltung weder für die Benutzung der Wagen auf eigenen noch auf fremden Strecken gewährt. Die entladenen Wagen werden sofort wieder nach der Heimathstation zurückgesandt. Der Wageneigenthümer ist jedoch berechtigt, wenn es ihm auf der Bestimmungsstation an Rückladung fehlt, solche aber auf einer nicht über 200 km weiter oder seitwärts gelegenen Station derselben Bahnverwaltung zu erlangen ist, die Weitersendung entladener Wagen nach dieser Station behufs der Beladung nach der Heimathsstation vorzuschreiben.

Auf der Heimathsstation wird für die Zeit, während welcher die Wagen auf eigenen Geleisen des Wageneigenthümers stehen, keinerlei Vergütung erhoben. Stehen dagegen die Wagen auf der Heimathsstation unbenutzt (beladen oder leer) auf bahneigenen Geleisen, so ist hierfür nach Ablauf der doppelten reglementsmäßigen Ladefrist für den Tag und Wagen ein Wagenstandgeld von 50 ₰ zu erheben. Stehen dieselben auf einer andern Station unbenutzt, so wird die im Nebengebührentarif vorgesehene Wagenmiethe erhoben. (Auf den preuß. Staatsbahnen wird diese Wagenmiethe nur zur Hälfte erhoben).

Die Kosten der Unterhaltung und Wiederherstellung der Wagen gehen auf Rechnung der Eigenthümer. Die Frachtberechnung für die Beförderung der Güter erfolgt ausschließlich nach den tarifarischen Vorschriften für Wagenladungsgüter.

3. Die Vorschriften über die Erhebung von Conventionalstrafen und Mehrfracht lauten wie folgt:

Nach Maßgabe der Bestimmungen des Betriebs-Reglements ist an Conventionalstrafe zu erheben:

a) bei Aufgabe der in § 22 und § 48 A 3 des Betriebs-Reglements bezeichneten Gegenstände (feuergefährliche, Gegenstände, Flüssigkeiten und andere Güter, welche auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Stoffe gleicher Eigenschaft) als Reisegepäck: 12 ℳ für jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Gepäckstücke;
b) bei Aufgabe von Leichen unter falscher Bezeichnung; das Vierfache der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort;
c) bei Aufgabe der in § 48 A 3 und Anlage D des Betriebs-Reglements bezeichneten Gegenstände als Eil- oder Frachtgut unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung, ferner bei Außerachtlassung der als Bedingung für deren Annahme als Eil- oder Frachtgut durch das Betriebs-Reglement vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln: 12 ℳ für jedes Kilogramm des Bruttogewichts derjenigen Versandstücke, auf

welche sich die unrichtige und ungenaue Bezeichnung bezw. die Außerachtlassung der Sicherheitsmaßregeln bezieht. Hierbei ist behufs Ermittelung der Geldstrafe das Gesammtgewicht des betreffenden Frachtstückes und zwar auch in dem Fall zur Berechnung zu ziehen, daß die Gegenstände der bezeichneten Art mit anderen, der Beschränkung des § 48 des Betriebs-Reglements nicht unterliegenden Gegenständen in einem Frachtstücke zusammengepackt sind;

d) bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhalts von Eil- und Frachtgütern, falls die unrichtige Angabe nach Lage der zur Anwendung kommenden tarifarischen Bestimmungen eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist: 1 *M.* für jeden Frachtbrief;

e) bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhalts von Eil- und Frachtgütern, sofern die unrichtige Angabe nach Lage der zur Anwendung kommenden tarifarischen Bestimmungen eine Frachtverkürzung herbeizuführen geeignet ist: das Doppelte des Frachtunterschiedes, welcher sich bei Richtigstellung der Fracht für die ganze im Frachtbriefe angegebene Beförderungsstrecke ergiebt;

f) bei Ueberlastung der von den Versendern selbst beladenen Wagen ohne gleichzeitge unrichtige Gewichtsangabe: das Vierfache der von dem Uebergewichte zu berechnenden Fracht für die ganze im Frachtbriefe angegebene Beförderungsstrecke;

g) bei Ueberlastung der von den Versendern selbst beladenen Wagen mit gleichzeitiger unrichtiger Gewichtsangabe: 1. der für die unrichtige Gewichtsangabe vorgesehene Betrag und außerdem 2. der vorgesehene Betrag für die Ueberlastung der Wagen.

Eine Ueberlastung der Wagen liegt vor, wenn das Gewicht der Ladung, einschließlich der auf dem Wagen befindlichen Wagendecken und der in den allgemeinen Tarifvorschriften unter d II 9 genannten Ladegeräthe 1. bei denjenigen Wagen, an welchen Ladegewicht und Tragfähigkeit vermerkt ist, die angeschriebene Tragfähigkeitsziffer; 2. bei denjenigen Wagen, an welchen nur die Tragfähigkeit vermerkt ist (ausländischen), die um 5% erhöhte Tragfähigkeitsziffer übersteigt. Etwaige Ausnahmen von letzterer Bestimmung werden besonders bekannt gegeben.

Das über die vorstehenden Ziffern hinaus sich ergebende Gewicht ist als Uebergewicht zu betrachten, auch dann, wenn dasselbe in Folge von Witterungseinflüssen erst nach der Verladung eingetreten ist.

Abgesehen von den nach obigen Bestimmungen verwirkten Strafen haftet der Versender für allen etwa entstehenden Schaden.

Die unter a und c vorgesehenen Strafen sind schon durch die Auflieferung des Gutes unter unrichtiger und ungenauer Bezeichnung bezw. unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln, also schon dann verwirkt, wenn das Gut von der Eisenbahnverwaltung noch nicht förmlich angenommen worden ist. Bei den übrigen genannten Zuwiderhandlungen dagegen tritt die Straffälligkeit erst ein, wenn das Gut gemäß § 49 bezw. [illegible] des Betriebs-Reglements zur Beförderung angenommen worden ist.

Die für unrichtige Gewichtsangabe oder Wagenüberlastung vorge[illegible]strafe wird nicht erhoben:

a) bei Eil- und Frachtstückgütern, soweit dieselben nach den tarifarischen Bestimmungen eisenbahnseitig zu verladen sind,

b) bei Wagenladungen, sofern der Versender die bahnseitige Verwiegung entweder ausdrücklich durch einen Vermerk im Frachtbriefe oder stillschweigend durch Unterlassung der Gewichtsangabe im Frachtbriefe beantragt hat, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Verwiegung auf der Versandstation oder erst später vorgenommen wird oder vielleicht versehentlich ganz unterblieben ist. Der Antrag des Empfängers auf Verwiegung befreit nicht von der Strafe.

4) Die Anweisung über das Verfahren bei Verwiegung solcher Wagen, deren Radstand größer ist als die Brückenlänge der Geleiswaagen.

1. Bei Wagen mit zwei Achsen bezw. Drehgestellen sind die Achsen bezw. Drehgestelle einzeln abzuwiegen; die Summe der beiden Einzelgewichte gilt als Gesammtgewicht.

2. Bei Ladungen auf zwei Schemelwagen, welche so gekuppelt sind, daß sich die Buffer nicht berühren, sind die Wagen einzeln abzuwiegen; die Summe der Einzelgewichte gilt als Gesammtgewicht.

3. a) Bei dreiachsigen Wagen genügt es in der Regel, wenn entweder zuerst die Vorder- oder Mittelachse zugleich und demnächst die Hinterachse allein auf die Waage gebracht und beide Gewichtszahlen zusammengezählt, oder zuerst die Vorder- und Mittelachse und demnächst die Mittel- und Hinterachse zusammen auf die Waage gebracht und die Summe beider so ermittelten Gewichte zusammengezählt und mit $^3/_4$ multiplizirt werden. Es ist darauf zu achten, daß die Mittelachse und die außerhalb der Waage auf dem festen Geleise stehende Achse gleich weit von dem dazwischen liegenden Ende der Brücke entfernt stehen.

b) Ist eine besonders genaue Gewichtsermittelung erforderlich, und die Ladung nicht gleichmäßig auf alle drei Achsen vertheilt, auch eine sonst genügende Wägevorrichtung z. B. transportable Waagen nicht zu benutzen, so sind die dreiachsigen Wagen zunächst vorrübergehend in zweiachsige zu verwandeln und ist alsdann das Gewicht nach der Vorschrift unter 1 zu ermitteln.

5. Die Dienstvorschriften der Eisenbahnen zur Friedens-Transport-Ordnung; Bestimmungen über die Abfertigung und rechnerische Behandlung.

6. Die Vorschriften über die Beförderungs-Begünstigungen für Brieftauben-Sendungen. Brieftauben, welche von Mitgliedern des Verbandes deutscher Brieftauben-Liebhaber-Vereine mit Eilgut-Frachtbrief aufgegeben werden, sind mit den zur Eilgutbeförderung bestimmten Personenzügen mit größter Schonung, gegen Sicherstellung von Zugluft und ohne Aufenthalt auf den Uebergangsstationen zu beförden. Der Eilgutfrachtbrief muß mit dem Stempel des oben genannten Verbandes versehen sein. Werden die Taubensendungen begleitet, so hat der Begleiter, welcher sich durch Vorzeigung des Duplikat-Frachtbriefes auszuweisen hat, eine Fahrkarte für die niedrigste im Zuge befindliche Wagenklasse zu lösen und während der Fahrt in dem für die Sendung gestellten Wagen Platz zu nehmen.

7. Die Grundsätze bei Bekanntgabe von Verkehrsstörungen und Leitung von Personen und Gütern über Hülfslinien. Von Betriebsstörungen

sind die in Mitleidenschaft gezogenen Stationen und die vorgesetzten Behörden (Betriebsamt, Oberbahnamt u. s. w.) sofort telegraphisch zu benachrichtigen. Den mit direkten Fahrkarten versehenen schon unterwegs befindlichen Reisenden ist es gestattet, Hülfslinien ohne Nachzahlung zu benutzen, und sind dieselben von Amtswegen hierüber und insbesondere über die jeweilig günstigste Linie zu belehren. Die Bescheinigung der Gültigkeit der direkten Fahrkarten für den Hülfsweg erfolgt durch den Vorsteher der Ablenkungsstation. Die unterwegs befindlichen Güter werden auf dem geeignetsten Hülfswege ihrem Bestimmungsorte zugeführt.

8. Die Vorschriften für die betriebssichere Verladung von Stückgütern auf offenen Wagen. Werden zur Sicherung der Ladung Stützen, Taue oder Ketten verwendet, so müssen dieselben so fest und dauerhaft sein, daß sie dem Drucke der Ladung Widerstand leisten. Sobald die oberste Lage der Ladung mehr als zur Hälfte über die Wagenbords der Stirnwände hinausragt, müssen an den Stirnwänden des Wagens Stützen angebracht werden. Ballen und Säcke sind, sobald dieselben seitlich oder in der Höhe mehr als zur Hälfte über die Wagenbords bezw. über Stützen-Oberkante hinausragen, in der Weise zu verladen, daß die obere Schicht der Ladung unter sich und mit derjenigen Schicht, welche noch durch die Wagenbords oder durch die Stützen gegen Herabfallen gesichert ist, in geeigneter Weise — z. B. durch Vernähen mit Bindfaden oder Draht — dauerhaft und fest verbunden wird. Bei Verwendung von Stützen sind die an je einer Seiten- oder Stirnwand befindlichen Stützen unter einander derart zu verbinden, daß sie ihren Stand nicht verändern. Einer Verbindung bedarf es dann nicht, wenn die Stützen durch besondere Vorrichtungen gegen Verschiebung gesichert sind.

Die Stützen müssen so dicht neben einander stehen, oder durch Querverschläge unter einander verbunden sein, daß ein Durchfallen kleinerer Frachtstücke nicht möglich ist.

Die vorgeschriebene Verwendung besonderer Schutzvorrichtungen kann durch die Eindeckung der Ladung mit Decken nicht ersetzt werden. Vom Versender aufgelieferte vorschriftswidrige Ladungen sind zurückzuweisen. —

Für die Verladung von Brettern, Bohlen, Langholz, Schienen, Langeisen, Eisenkonstruktionen, Dampfkesseln u. s. w., sowie von losem Heu, Stroh, Tabak, Baumrinde u. s. w. auf offenen Wagen gelten neben den bestehenden Tarifvorschriften besondere, von dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vereinbarte Bestimmungen, welche bei den Güter-Expeditionen eingesehen werden können.

9. Die Dienstanweisung über den Verschluß von Wagen vermittelst Bahnplomben.

10. Ausführungs-Bestimmungen zu Anlage D des Betriebs-Reglements, durch welche den Dienststellen über die sachgemäße Behandlung der in Frage kommenden Gegenstände entsprechende Anleitung gegeben wird und welche zum Preise von 20 ₰ bei den Güter-Expeditionen zu kaufen sind.

11. Die Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften ist am 1. April 1889 als Kundmachung 11 des deutschen Eisenbahn-Verkehrsver-

bandes zur Ausgabe gelangt. Dieselbe enthält Abschnitt A. allgemeine Bestimmungen und zwar 1. Zoll- und Steuervorschriften und 2. als polizeiliche Vorschriften die Bestimmungen und Ausführungsvorschriften über die internationale Reblausübereinkunft. Der Abschnitt B. enthält als besondere Bestimmungen die im Verkehr nach Belgien, Dänemark, Frankreich, England, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Rußland, Schweden, der Schweiz und den deutschen Zollvereinsausschlüssen zu beachtenden Zoll-, Steuer-, polizeilichen und sonstigen Bestimmungen. In einem Anhang endlich sind die Vorschriften, betr. den Verkehr mit steuerpflichtigen Gegenständen innerhalb des deutschen Reichs aufgenommen. Die Zusammenstellung umfaßt 166 Seiten Tarifformat und wird käuflich zum Preise von 1,50 Mk. durch die Vermittelung der Güter-Expeditionen von den Verbandsverwaltungen abgegeben.

12. Die allgemeinen Vorschriften für den Expeditions-Dienst.

13. Die Dienst-Anweisung über das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit einem Gewichtsunterschied u. s. w. angekommenen Gütern und Gepäckstücken.

14. Die Dienstanweisung für die Uebergangsstationen über die gegenseitige Uebergabe der Frachtgüter.

---

16. Der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes.

a. Nebenbahnen.

In Deutschland sind in den achtziger Jahren wichtige, wesentliche Aenderungen in der Verkehrsleitung herbeiführende Linien nicht gebaut worden. Die Hauptlinien für den Durchgangs- und Wechselverkehr zwischen den größeren Verkehrsmittelpunkten waren eben fertig, und der Bau von Linien zu Zwecken des Wettbewerbs wurde nach der Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen in Preußen, Sachsen und Bayern aufgegeben. Der Rohbau ist fertig und die einzelnen Staaten sind nunmehr mit dem inneren Ausbau des Eisenbahnnetzes, mit der Herstellung von Nebenbahnen in den von den Gesellschaftsbahnen vernachlässigten landwirthschaftlichen Landestheilen und nach den noch nicht erschlossenen kleineren gewerblichen Gebieten und Lagerstellen der Rohstoffe beschäftigt. Von diesen Nebenbahnen sind einige Sackbahnen mit nur einem Anschluß an eine ältere Linie, andere haben an zwei älteren Linien Anschluß, die meisten sind aber Bahnen von untergeordneter Bedeutung, welche lediglich dem Binnenverkehr ihres Bezirks dienen und von dem Durchgangsverkehr nicht berührt werden. Der Bau und Betrieb der Nebenbahnen kann in Folge dessen bedeutend vereinfacht werden, was um so mehr geboten ist, als die Einnahmen aus dem Verkehr derselben, besonders in der ersten Zeit, bei weitem nicht die Höhe der Betriebsergebnisse der Hauptbahnen erreichen. Man hat deßhalb, um eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals zu erzielen, bezw. um die Betriebsausgaben zu decken, für Nebenbahnen einfachere Bau- und Betriebs-Einrichtungen für zulässig erachtet, welche in der Bahnordnung für die deutschen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung näher festgestellt sind.

Unter anderen darf die Fahrgeschwindigkeit nur 30 km in der Stunde betragen, sodaß in Folge dessen die Bahnanlagen weniger leiden und die Uebergänge nicht sämmtlich bewacht zu werden brauchen. Die Personen- und Güterbeförderung auf den meisten Nebenbahnen findet anstatt in je einem besonderen Personen- und Güterzuge in gemischten Zügen statt, und es braucht kein Nachtdienst eingerichtet zu werden. Ferner wird den Gemeinden und sonstigen Betheiligten die Beschaffung des erforderlichen Grund und Bodens und in den geeigneten Fällen auch noch die Leistung von Bauvorschüssen auferlegt.

Die Baukosten der Bahnen untergeordneter Bedeutung stellen sich vielfach nur auf 35 bis 60 000 ℳ. für das Kilometer, während dieselben bei Voll- oder Hauptbahnen durchschnittlich 216 000 ℳ. betragen.

Wir müssen darauf verzichten, die sämmtlichen Linien anzuführen und zu besprechen, weil sie einzeln genommen eine eisenbahngeschichtliche Bedeutung nicht haben.

Am 1. April 1888 waren in Deutschland 39 156 km Eisenbahnen in Betrieb, wovon

auf:	Preußen	Bayern	Sachsen	Württemberg	Baden	Elsaß-Lothr.	Oldenburg
	km	km	km	km	km	km	km
Hauptbahnen:	17 766	4 433	1 696	1 339	1 202	1 122	314
Nebenbahnen:	5 644	768	426	121	200	186	45
zusammen:	23 410	5 201	2 122	1 460	1 402	1 308	359

entfallen. Im Ganzen waren 30 918 km Hauptbahnen und 8 238 km Nebenbahnen untergeordneter Bedeutung vorhanden.

Außerdem waren noch 793 km Schmalspurbahnen im Betrieb, welche theilweise zu ganz geringen Kosten hergestellt sind. Auch sind inzwischen in den größeren Städten fast ohne Ausnahme Pferde- bezw. Straßenbahnen angelegt worden.

Am 1. April 1888 betrug die Länge der deutschen Staatsbahnen 34394 km, der Gesellschaftsbahnen unter Staatsverwaltung 93 km und der Gesellschaftsbahnen unter eigener Verwaltung 4 669 km.

Nach dem Berichte des Herrn Ministers von Maybach an Sr. Majestät den Kaiser waren in Preußen vorhanden:

	Staatsbahnen	Gesellschaftsb. unter Staatsverwaltung	Gesellschaftsb. unter eigener Verwaltung	im Ganzen
	km	km	km	km
Ende 1878:	4 800	3 450	9 430	17 680
Ende 1888:	22 420	1 300		23 720

13390 km Gesellschaftsbahnen waren inzwischen verstaatlicht und 6040 km neue Bahnen gebaut worden.

Der größte Theil der in den achtziger Jahren in Deutschland eröffneten neuen Bahnen fällt auf Preußen, welches den unter der Herrschaft

der Gesellschaftsbahnen vernachläßigten Bau von Nebenbahnen namentlich in den östlichen Provinzen eifrig förderte.

In Bayern, welches nach Fertigstellung der ersten Hauptlinien unter dem Einfluß der Kampflinien der norddeutschen Eisenbahnen fast nur Anschlußlinien an die Nachbarbahnen und Abkürzungslinien zum Zwecke des Wettbewerbs für den Durchgangs- und Wechselverkehr gebaut hatte, waren bis zum Jahre 1879 15 kleinere Nebenbahnen mit einer Gesammtlänge von nur 167 km eröffnet. Durch Gesetz vom 28. April 1882 wurde der Bau von Nebenbahnen in Bayern von denselben Bedingungen abhängig gemacht, wie in Preußen. Der Grund und Boden muß dem Staate von den Interessenten kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Für den Fall die Nebenbahn von den Interessenten gebaut wird, kann der Staat Baarvorschüsse à Fond perdu bewilligen. Auf Grund dieses Gesetzes wurde der Bau von weiteren 15 Nebenbahnen genehmigt, so daß am 1. April 1888 im Ganzen 768 km Nebenbahnen untergeordneter Bedeutung im Betriebe waren. Die General-Direktion der Königl. bayer. Verkehrsanstalten hat die Bezeichnung General-Direktion der Königl. bayer. Staatsbahnen angenommen.

Die mecklenburgische Regierung beabsichtigt, die in ihrem Lande gelegenen Gesellschaftsbahnen anzukaufen; auch die preuß. Regierung scheint wieder weitere Gesellschaftsbahnen verstaatlichen zu wollen, unter welchen u. A. auch die hessische Ludwigsbahn genannt wird. Hierdurch würden die übrigen Staaten einen weiteren Abbruch im Durchgangsverkehr erleiden.

Im Uebrigen ist über den Bau, Betrieb und die Verwaltung der Bahnen der deutschen Staaten Bemerkenswerthes nicht mitzutheilen.

In Oesterreich geht die Verstaatlichung nur langsam vor sich. 1882 wurden die Kaiserin Elisabeth- und die vorarlberger Bahn, 1884 die Kaiser Franz-Joseph-, Kronprinz Rudolf- und pilsen-priesener Bahn, 1886 die prag-duxer und dux-bodenbacher Bahn, 1888 die Nordostbahn, die ungarische Westbahn und die I. ungarisch-galizische Bahn und 1889 die budapest-fünfkirchener und fünfkirchener-barcser Bahn auf Rechnung des Staates übernommen. Auch die kleineren Staatsbahnen, welche sich im Betriebe von Gesellschaften befanden, sind wieder in eigenen Betrieb übernommen worden.

Durch die Verstaatlichung sind die österr.-ungarischen Staatsbahnen in den Besitz von durchgehenden Linien gelangt, auf welchen der Verkehr, namentlich der Durchgangs-Verkehr, auf weite Entfernungen festgehalten werden kann. Die Ueberlegenheit des Staatsbahnbetriebes macht sich bereits dadurch bemerkbar, daß die verstaatlichten Bahnen einen höheren Reingewinn als früher abwerfen, während der Reingewinn der unter Gesellschaftsverwaltung verbliebenen Bahnen abgenommen hat.

Der General-Direktion der oesterr. Staatsbahnen in Wien sind besondere Eisenbahn-Betriebs-Direktionen in Wien, Prag, Pilsen, Linz, Innsbruck, Villach, Pola, Krakau und Lemberg, und der Direktion der ungarischen Staatsbahnen in Budapest besondere Betriebsleitungen in Budapest, Agram, Arad, Theresiopol, Klausenburg unterstellt.

In Oesterreich-Ungarn waren am 1. Januar 1889 24 825 km Eisenbahnen im Betriebe, worunter sich am 1. Januar 1888 bereits

3454 km Bahnen untergeordneter Bedeutung befanden, welche nach Maßgabe der Bestimmungen des Nebenbahngesetzes vom 25. Mai 1880 und der hierzu erschienenen Nachtragsbestimmungen verwaltet werden.

In Rußland beginnt man auch allmälig mit der Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen. Gegen neun Zehntel des Anlagekapitals gehört dem Staate, bezw. der Krone, und doch befinden sich die Eisenbahnen in den Händen der Gesellschaften, welche den beim Betriebe erzielten Gewinn für sich einstreichen, den etwa erlittenen Verlust sich aber von dem Staate, welcher die Zinsbürgschaft übernommen, ersetzen lassen.

In Italien wurden am 1. Juli 1885 fast die sämmtlichen Eisenbahnen in drei Netze, in das sizilianische, adriatische und mittelländische Netz eingetheilt und durch ein besonderes Gesetz drei Gesellschaften in Betrieb gegeben. Die Roheinnahmen erhält zu 27½% der Staat, zu 62½% die Gesellschaften als Entgelt für ihre Betriebsausgaben; 10% werden für den Reservefonds und als Entgelt für die Benutzung des Betriebsmaterials abgezogen. Der Staat theilt zwar nach dem angegebenen Verhältniß den jedesmaligen Gewinn mit den Gesellschaften; aber die große öffentliche Verkehrsanstalt ist in die Hände Weniger überantwortet worden, welche dieselbe in erster Reihe für ihren eigenen Vortheil ausnutzen. Schwerlich werden die Gesellschaften zu Gunsten des Publikums Verkehrserleichterungen, Fahrgeld- und Frachtermäßigungen einführen, wenn sie dadurch in ihren Einnahmen geschädigt werden.

In Frankreich beherrschen die sechs großen Gesellschaftsbahnen noch immer den Verkehr. 1883 wurde denselben der weitere Ausbau des von dem Minister Freycinet 1879 geplanten Staats-Eisenbahnnetzes und der Betrieb der bereits vom Staate gebauten und eröffneten in ihren Bezirken liegenden Nebenbahnen übertragen, wodurch die Gesellschaften ihre Herrschaft immer mehr befestigen.

In England sind in den letzten 8 Jahren verhältnißmäßig die wenigsten Eisenbahnen gebaut worden. Das Eisenbahnnetz ist dichter, wie in den anderen Ländern, und die großen Eisenbahn-Gesellschaften halten mit dem Bau von Nebenbahnen, welche keinen Gewinn abwerfen, zurück. Die Verkehrsinteressenten sträubten sich gegen die immer fühlbarer werdende Herrschaft der Gesellschaftsbahnen, und die Regierung hat, dem Drängen des Publikums nachgebend, 1882 den Entwurf eines neuen Eisenbahn- und Kanalgesetzes eingebracht, durch welches man die Macht der Bahnen zu brechen und letztere mehr in den Dienst des allgemeinen öffentlichen Verkehrs zu stellen beabsichtigt. Dieses Gesetz ist erst 1888 genehmigt worden und mit dem 1. Jan. 1889 in Kraft getreten. In letzter Zeit taucht sogar der Gedanke an die Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen auf.

Es waren Eisenbahnen im Betriebe:

	in den vereinigten Staaten Nordamerikas,	Deutschland,	Oesterreich-Ungarn,	Frankreich,	Rußland,	Italien,	England,	
Anfangs 1888	242 605	38 878	24 293	36 180	26 970	11 759	31 500	km
Anfangs 1880	135 029	33 094	18 335	25 183	23 400	8 343	28 490	„
so daß durchschn. jährl. gebaut word. sind;	13 447	723	745	1 374	446	427	376	„

in	Amerika,	Europa,	Asien,	Australien,	Afrika
Anfang 1887	265 661	201 053	24 384	14 148	7 259
Anfang 1880	159 120	164 680	14 806	6 925	4 500
so daß in den 7 Jahren	106 541	36 373	9 578	7 223	2 759
oder durchschnittlich jährlich:	15 220	5 196	1 369	1 032	392

eröffnet worden sind.

---

b) Die Verbände.

Nach der Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen stehen sich die Verkehrsverbände im Innern Deutschlands nicht mehr als Gegner im Verkehrs-Wettbewerb gegenüber, dieselben verfolgen vielmehr unter der einheitlichen Leitung der Staatsbahnverwaltung gemeinschaftlich die große Aufgabe, den Verkehr zwischen den einzelnen Gebieten ordnungsmäßig auszuführen und nach Möglichkeit zu erleichtern.

Die Beförderung folgt nicht mehr wie früher zu Gunsten der Verbandsmitglieder auf großen Umwegen über die bevorzugte Hauptlinie, sondern über die sämmtlichen, zwischen den in Frage kommenden Verkehrsgebieten bestehenden Verbindungslinien je nach der Leistungsfähigkeit derselben, möglichst aber über die kürzeste Linie und zu Gunsten des Verkehrtreibenden.

An Stelle der kleineren Verbände zwischen den einzelnen Gesellschaftsbahnen sind die größeren zwischen den einzelnen Direktions-Bezirken getreten. Jeder Direktionsbezirk bildet einen Binnenverkehr für sich und steht mit jedem anderen Bezirk in besonderem Verbandsverkehr. Die einzelnen Direktionsbezirke in Preußen werden allmählig so eingetheilt, daß jeder für sich ein möglichst selbstständiges Verkehrsgebiet umfaßt.

Mehrere Direktionsbezirke, welche zusammen ein größeres in sich abgeschlossenes Verkehrsgebiet bedienen, wie die Bezirke der Direktionen zu Köln rechts- und linksrheinisch und Elberfeld, bilden mit den übrigen größeren Gebieten des In- und Auslandes wieder einen besonderen Verband. So der rhein.-westf.-südwestdeutsche Verband für den Verkehr zwischen den vorgenannten 3 Direktions-Bezirken und der dortmund-gronau-enscheder Bahn einerseits und den königl. württembergischen, großherzogl. badischen Staatsbahnen, den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, den pfälzischen, der hessischen Ludwigs- und Main-Neckarbahn andererseits; ferner der rhein. westf.-bayerische und rhein.-westf.-österr.-ungarische Verband für den Verkehr der genannten 3 preuß. Direktionsbezirke mit den bayerischen Staatsbahnen bezw. den öster.-ungarischen Bahnen.

An dem norddeutschen Verbande sind die königl. Direktionen zu Frankfurt a. M., Erfurt, Magdeburg, Hannover, Köln rechtsrh., Köln linksrh., Elberfeld, die oldenburgische Staats-, braunschweigische Landes-, Werra-, oberhessische, sowie die übrigen in den genannten Direktionsbezirken gelegenen kleineren Gesellschaftsbahnen und die niederländische Staatsbahn betheiligt Ebenso sind im mitteldeutschen, westdeutschen und ostwestdeutschen-Verbande an Stelle der früheren preuß. Gesellschaftsbahnen die betreffenden Königl. Eisenbahn-Direktionen getreten.

Mit den Bahnen der Nachbarstaaten stehen die deutschen Bahnen meistens geschlossen in einem größeren Verbande. Wir haben einen deutsch-

dänischen, deutsch-skandinavischen, deutsch-russischen, deutsch-polnischen, deutsch-rumänisch-galizischen, deutsch-österr.-ungarischen, deutsch-italienischen, deutsch-schweizerischen, deutsch-französischen, deutsch-belgischen und deutsch-holländischen Verband.

Daß Preußen die im Osten seines Gebiets zur Beförderung nach dem Westen und Südwesten und die im Westen für den Osten und Südosten aufgegebenen, sowie die in diesen Richtungen durchgehenden Sendungen möglichst den eigenen Eisenbahnlinien zu erhalten, bezw. über dieselben zu leiten sucht, ist ganz selbstverständlich. Es werden hierbei nur nicht die Anstrengungen gemacht, welche früher von den Gesellschaftsbahnen im Verein mit den übrigen Staatsbahnen den preuß. Staatsbahnen gegenüber aufgeboten wurden.

Immerhin ist die Verstaatlichung der preuß. Gesellschaftsbahnen für die übrigen deutschen Bahnen, namentlich aber für die sächsische, hessische Ludwigs- und badische Bahn von Nachtheil gewesen.

Im Verbandsverkehr mit Oesterreich wird eine wesentliche Aenderung vorbereitet. Die österr. Bahnen stehen noch immer zum Theil unter der Verwaltung des Staates, zum Theil unter der Verwaltung von Gesellschaftsbahnen, so daß eine einheitliche, nur den Vortheil eines einzigen Unternehmens in's Auge fassende Verkehrsleitung, wie dies in Preußen der Fall ist, nicht stattfinden kann.

Man leitete bisher den Verkehr abwechselnd über die in den einzelnen Verkehrsrichtungen angelegten Bahnen, wobei die Güter meistens auf großen Umwegen befördert werden mußten. Erst in letzter Zeit sucht man sich dahin zu einigen, daß die Beförderung ausschließlich von den kürzesten Linien ausgeführt wird, und daß die sämmtlichen bisher an der Beförderung betheiligten Linien, nach Abzug der der kürzeren Linie entstandenen Betriebskosten, sich in die Reineinnahme theilen.

Die preuß. Staatsbahnen haben zur Erleichterung der Ausfuhr nach dem Osten einen besonderen Verkehr mit den Uebergangsstationen zu Dziediz, Jägerndorf, Mittelwalde, Ziegenhals, Oderberg, Oswiecim, Mylowitz mit billigen Frachtsätzen für diejenigen Sendungen eingeführt, welche für nichtösterr. Verbandsstationen (Stationen, für welche in den gemeinschaftlich vereinbarten Tarifen für den Wechselverkehr keine direkten Sätze vorgesehen) bestimmt sind. Im Verkehr mit den Uebergangsstationen zu Halbstadt, Myslowitz, Oderberg und Oswiecim sind billige Tarife für die zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien) bestimmten Güter zur Einführung gelangt.

Ebenso sind im Verkehr mit Rußland zwischen den sämmtlichen preuß. Direktionsbezirken, der sächsischen Staats-, lübeck-büchener, mecklenburgischen Friedr.-Franz-, hessischen Ludwigs- und Main-Neckar Bahn einerseits und den Uebergangsstationen Sasnovice (der warschau-wiener Bahn), Thorn und Alexandrowo (des Direktions-Bezirks Bromberg), Grajewo (der ostpreuß. Südbahn) und Eydtkuhnen der Königl. Ostbahn andererseits besondere Tarife mit billigen Sätzen für die Ausfuhr eingeführt.

Im Auslande sind einige Linien von weitgehender Bedeutung zur Eröffnung gelangt.

In erster Reihe steht die 1882 eröffnete St. Gotthardtbahn, durch welche für Deutschland in Italien, besonders in Ober- und Mittel-Italien ein neues Absatzgebiet für seine gewerblichen Erzeugnisse erschlossen und die Aufnahme des Wettbewerbs gegen Frankreich und England ermöglicht wurde. Frankreich sucht das Verlorene durch eine weitere Ueberschienung der Alpen an der Simplonstraße wieder zu gewinnen. Bis jetzt ist jedoch nur der Plan zu dieser neuen Verkehrsstraße entworfen und die weitere Ausführung an der Höhe der erforderlichen Geldmittel gescheitert.

Mit der 1884 erfolgten Eröffnung der Arlbergbahn wurde dagegen für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, der Schweiz und Frankreich andererseits eine kürzere und von Deutschland unabhängige Eisenbahn-Verbindung hergestellt, durch welche ein großer Theil des Durchgangsverkehr von und nach den genannten Ländern von den deutschen Bahnen abgelenkt wurde. Bayern mußte seine Tarife für den Durchgangs-Verkehr bedeutend ermäßigen, und obgleich mit der neuen Gegenlinie eine Vereinbarung bezüglich der Leitung des Verkehrs getroffen ist, gehen doch noch große Gütermassen für die süddeutschen Bahnen verloren. Die neu an die österreichischen Bahnen angeschlossenen württembergischen und badischen Bahnen haben den Wettbewerb gegen die älteren Linien über Passau, Bodenbach, Oderberg aufgenommen und sich dadurch zu erholen gesucht, daß sie einen Theil des Verkehrs zwischen Oesterreich-Ungarn, einschl. der Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, einerseits und dem Rhein- und Ruhrgebiet andererseits ab Friedrichshafen bezw. Constanz über ihre Linie ziehen. Ferner wird in Oesterreich durch die Tauernbahn der Weg von Triest nach Deutschland um 200 km abgekürzt, wodurch der genannte Hafen auf dem süddeutschen Markt den Wettbewerb mit Venedig und Genua der St. Gotthardlinie gegenüber anfnehmen kann. Dieselben Vergünstigungen welche im deutsch-italienische Verbande bewilligt werden, gelangen auch jetzt schon im süd-österr.-ungarisch-deutschen Verbande im Verkehre mit Triest, Fiume, Görz, Pola u. s. w. zur Einführung.

Am 19. Mai 1888 ist mit der Vollendung der Linie Nisch-Vranja-Uskub-Salonik der Anschluß mit dem Orient hergestellt und gleichzeitig die Gründung des oesterr.-ungarisch-orientalischen Eisenbahnverbandes beschlossen worden. Am 12. Aug. desselben Jahres wurde auch die Strecke Belgrad-Sofia-Philippopel in der Richtung nach Konstantinopel eröffnet.

Die in Schweden 1887 eröffnete Bahn Lulea-Offoten reicht über den Polarkreis hinaus, hat aber im Uebrigen eine verkehrsgeschichtliche Bedeutungen nicht.

Mehr Aufsehen erregt die 1888 bis Samarkand fertiggestellte transcaspische Bahn, welche den Handel Indiens und die Bahnen daselbst aufsucht.

Ferner ist von Rußland eine durch Sibirien nach dem stillen Meere führende Eisenbahn geplant, für welche eine Zweigbahn bis Peking in's Reich der Mitte vorgesehen ist. Da in Amerika bereits mehrere Eisenbahn-Verbindungen zwischen dem stillen Meere und dem atlantischen Ocean bestehen, so würde demnächst die Reise um die Welt in verhältnißmäßig kurzer Zeit zur Hälfte über Wasser, zur Hälfte über Land ausgeführt werden können.

Angesichts der andauernden Bestrebungen des Auslandes, den Verkehr zwischen Osten und Westen durch den Bau neuer Linien und durch Tarifmaßnahmen aller Art von den deutschen Bahnen abzulenken, wäre ein einheitliches Zusammengehen der sämmtlichen deutschen Bahnen dringend geboten. Wenn auch vorläufig nur so viel erreicht wird, daß für den Anfang der Durchgangs-Verkehr auf das deutsche Reich übertragen und von den Bahnen der einzelnen deutschen Staaten für Rechnung des Reiches ausgeführt würde.

Die Wirkungen, welche alsdann auf die weite Entfernung von der russischen und österreichischen Grenze im Osten bis zur schweizerischen, französischen, belgischen und holländischen Grenze im Westen, sowie bis zu den deutschen Nord- und Ostseehäfen im Eisenbahn-Verkehr und Betriebe erzielt werden könnten, würden den schwierigen Betriebsverhältnissen und den hohen Baukosten der mitbewerbenden ausländischen Bahnlinien gegenüber den Erfolg sichern. Das deutsche Reich könnte dem Auslande gegenüber mit mehr Nachdruck in die Verkehrsverhältnisse eingreifen, die zwischen den Zolltarifmaßnahmen des Reiches und den diesen nicht selten direkt entgegenstehenden Eisenbahntarifmaßnahmen der einzelnen deutschen Bahnen entstehenden Verwickelungen wären nicht mehr zu befürchten, wenn die Feststellung des Zoll- und Eisenbahntarifs in einer Hand läge; auch die Empfindlichkeiten, welche unausbleiblich sind, wenn der einzelne deutsche Staat den Wettbewerb gegen das Ausland auf eigene Hand aufnimmt — es kann dies nicht geschehen, ohne daß ein anderer deutscher Staat benachtheiligt wird —, würden nicht mehr aufkommen können, wenn gemeinschaftlich zum Vortheile aller der Verkehr mit dem Auslande vom Reiche geregelt wird.

---

17. Die Eisenbahnen unter der Staatsverwaltung.

Die erwerbslustigen Gesellschaftsbahnen mit der ängstlichen Sorge für den eigenen Vortheil sind aus der Eisenbahn-Verkehrsanstalt entfernt und an deren Stelle ist der Staat in selbstloser Weise für die allgemeine Wohlfahrt sämmtlicher Verkehrtreibenden eingetreten. Die Gegensätze zwischen dem Interesse der Eisenbahnunternehmer und dem der Verkehrtreibenden sind nach der Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen gefallen. Der Staat hat beim Betriebe der Eisenbahn nur insoweit das eigene Interesse zu wahren, als dies im Interesse des ganzen Landes geboten ist. Im Uebrigen kann der Staat die Eisenbahnen rückhaltslos in den Dienst des öffentlichen Verkehrs stellen und die Eigenschaften der neuen Verkehrsanstalten voll und ganz zu Gunsten von Handel und Gewerbe verwerthen und weiter ausbilden.

Was in dieser Hinsicht geschehen ist, haben wir bereits bei der Besprechung der Tarife gezeigt. Wir machen nochmals auf die um 33¹/₃ % ermäßigten zusammenstellbaren Rundreisekarten aufmerksam. Namentlich sind es die auf den preuß. Staatsbahnen eingeführten Zusatzbestimmungen zu den auf den deutschen Bahnen allgemein gültigen Tarifvorschriften, die Einführung der um weit über 50 % ermäßigten Zeitkarten, die 50 %ige Fahrpreisermäßigung ür größere Gesellschaften, für Schüler u. s. w., die

Gut des eigenen Landes, damit dem fremden Wettbewerb die Einfuhr nicht erleichtert wird.

Es sind umfassende Erhebungen und gewichtige Erfahrungen erforderlich, um all denjenigen Ansprüchen gerecht zu werden, welche das Gemeinwohl bezw. die Volkswirthschaft an die Regulirung oder Feststellung der Zoll- und Eisenbahn-Gütertarife zu stellen berechtigt ist.

Es sind Einrichtungen getroffen worden, vermittelst deren den sämmtlichen betheiligten Interessenten Gelegenheit gegeben wird zur Rede und Gegenrede über alle sie berührenden Fragen. Die schließliche Entscheidung ist jedoch der Regierung vorbehalten, die über den einzelnen Partei-Interessen steht und unparteiisch im Interesse der Allgemeinheit befinden kann.

In erster Reihe wurde in Preußen durch Königliche Verordnung vom 10. Oktober 1880 ein Volkswirthschaftsrath eingesetzt, bestehend aus 75 für eine Sitzungsperiode von je fünf Jahren Allerhöchst berufenen Mitgliedern, behufs deren Auswahl den Vertretern der wirthschaftlichen Interessentenkreise ein Vorführungsrecht in der Weise zugestanden ist, daß von den Handelskammern und Vorständen der kaufmännischen Körperschaften 60, von den landwirthschaftlichen Vereinen 30 Personen zu wählen sind, aus welchen von den betr. Fachministern 15 Vertreter des Gewerbes, 15 des Handels und 15 der Land- und Forstwirthschaft vorzuschlagen sind, während diese Minister außerdem noch nach freier Wahl 30 Mitglieder, unter denen mindestens 15 dem Handwerker- und Arbeiterstande angehören, in Vorschlag zu bringen haben.

In diesem Volkswirthschaftsrath werden Entwürfe von Gesetzen und Verordnungen, welche wichtigere wirthschaftliche Interessen, Handel, Gewerbe, Land- und Forstwirthschaft betreffen, sowie die auf den Erlaß von Gesetzen und Verordnungen bezüglichen Anträge und Abstimmungen Preußens im Bundesrathe, soweit sie das gedachte wirthschaftliche Gebiet berühren, bevor sie der Genehmigung Sr. Majestät des Königs unterbreitet werden, begutachtet.

Dann sind im Besonderen für das Eisenbahn-Verkehrswesen durch das mit dem 1. Januar 1883 zur Einführung gelangende Gesetz vom 1. Juni 1882, betreffend die Bildung eines preußischen Landes-Eisenbahnrathes und der Bezirks-Eisenbahnräthe, die wirthschaftlichen Bürgschaften gegeben für die gewissenhafte Leitung der Eisenbahn-Angelegenheiten im Dienste des öffentlichen Verkehrs und der Interessen der Volkswirthschaft, und zwar sind zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahn-Verkehrsfragen bei den für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen die Eisenbahn-Bezirksräthe als Beiräthe der Königl. Eisenbahn-Direktionen zu Bromberg, Breslau, Berlin, Altona, Magdeburg, Erfurt, Hannover, Köln (für die Königl. Eisenbahn-Directionen zu Köln rechts-rhein., Köln links-rhein. und Elberfeld), Frankfurt a. M., und der Landes-Eisenbahnrath als Beirath der Haupt-Verwaltung der Staats-Eisenbahnen errichtet worden.

Die Bezirks-Eisenbahnräthe mit je einem Ausschuß werden aus Vertretern des Handelsstandes, der Gewerbe, der Land- und Forstwirthschaft zusammengesetzt und für den Bezirk einer jeden Staats-Eisenbahn-Direktion errichtet. Die Mitglieder und deren Stellvertreter werden von

der Handelskammer, den kaufmännischen Körperschaften und landwirthschaftlichen Vereinen, sowie von anderen, durch die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft zu bestimmenden Körperschaften und Vereinen zu den Sitzungen auf drei Jahre gewählt. Die Zahl der Mitglieder, sowie deren Vertheilung auf die verschiedenen Interessen und Interessenkreise bestimmen die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft.. Die Bezirks-Eisenbahnräthe sind von den betreffenden Staats-Eisenbahn-Directionen in allen die Verkehrs-Interessen des zugehörigen Bezirks oder einzelner Gebietstheile desselben berührenden wichtigen Fragen zu hören, namentlich wenn bei der Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife wichtige Maßregeln zu ergreifen sind. In eiligen Fällen ist der Ausschuß zu hören; auch können die Staats-Eisenbahnen in dringenden Fällen mit Maßregeln der vorerwähnten Art selbstständig vorgehen, müssen alsdann aber dem Ausschuß und dem Bezirks-Eisenbahnrath bei der nächsten Zusammenkunft, welche mindestens zweimal jährlich zu erfolgen hat, Mittheilung machen. Ebenso kann der Bezirks-Eisenbahnrath in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art selbstständig Anträge an die Staats-Eisenbahn-Directionen stellen.

Der Landes-Eisenbahnrath ist zusammengesetzt: a) aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, welche vom Könige auf drei Jahre ernannt werden; b) aus drei von dem Minister für Landwirthschaft, drei von dem Minister für Handel und Gewerbe, zwei von dem Minister der Finanzen und zwei von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Dauer von drei Jahren zu ernennenden Mitgliedern, nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern; c) aus je einem Mitgliede für die Regierungsbezirke Kassel, Wiesbaden, die Städte Berlin und Frankfurt a. M., aus je zwei Mitgliedern für die Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern, Brandenburg, Posen, Schleswig-Holstein, Hannover, aus je drei Mitgliedern für die Provinzen Schlesien, Sachsen, Westphalen und die Rheinprovinz, nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern. Die Mitglieder werden durch die Bezirks-Eisenbahnräthe aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Gewerbe oder des Handelsstandes innerhalb der Provinz bezw. des Bezirks oder der Stadt auf die Dauer von ebenfalls drei Jahren gewählt.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten ist es vorbehalten, in geeigneten Fällen besondere Sachverständige bei den Berathungen behufs Auskunftsertheilung zuzuziehen. Aus seiner Mitte bestellt der Landeseisenbahnrath einen ständigen Ausschuß zur Vorbereitung seiner Berathungen.

Dem Landes-Eisenbahnrath sind zur Aeußerung vorzulegen: 1. die dem Entwurf des Staatshaushalts-Etats beizufügende Uebersicht der ständigen Beförderungsgebühren für Personen und Güter; 2. die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife und Tarif-Vorschriften, nebst Güter-Klasseneintheilung; 3. die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme-Tarifen; 4. Anträge auf allgemeine Aenderungen des Betriebs- und Bahnpolizei-Reglements, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen. Der Landes-Eisenbahnrath hat in allen wichtigen, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen auf Ver-

langen des Ministers der öffentlichen Arbeiten sein Gutachten zu erstatten. Derselbe kann in Angelegenheiten der gedachten Art auch selbstständige Anträge an den Minister der öffentlichen Arbeiten richten und von diesem Auskunft verlangen.

Er wird von dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach Bedürfniß, mindestens aber zweimal im Jahre, nach Berlin berufen.

Nach diesem Gesetze können Erhöhungen der für die einzelnen Klassen des Gütertarifs jeweilig bestehenden ständigen Frachtsätze, unbeschadet der dem Reich verfassungsmäßig zustehenden Einwirkung auf das Eisenbahn-Tarifwesen und soweit sie nicht zum Zwecke der Herstellung der Gleichmäßigkeit der Tarife oder in Folge von Aenderungen des Tarifschemas vorgenommen werden, nur durch Gesetz erfolgen.

Die übrigen deutschen Bundesstaaten haben ebenfalls einen Landes-Eisenbahnrath errichtet.

Für eine, die Vortheile der Gesammtheit des Landes wahrende, der allgemeinen öffentlichen Verkehrsanstalt würdige Verwaltung ist somit allseitig Sorge getragen worden. Die unter der Verwaltung der Gesellschaftsbahnen bestandene unmittelbare Verbindung mit den Verkehrtreibenden hat allerdings nicht festgehalten werden können. An Stelle des früheren Ober-Güterverwalters, welcher das Eisenbahnunternehmen unter seinen Augen hatte entstehen sehen und mit dessen Bedürfnissen infolge der Jahre langen Leitung der Verkehrsgeschäfte bis aufs Kleinste vertraut war, ist in Preußen der Jurist getreten. Der Ober-Güterverwalter verharrte auf seinem Posten bis an sein Ende; der Jurist wird meistens nach einem Jahre entweder versetzt oder zu einer höheren Stellung berufen, woselbst er nur mittelbar mit dem Verkehr in Berührung kommt. Doch auch hier ist Abhülfe geschaffen worden, indem der Herr Minister bestimmt hat, daß die Herren vom Gericht eine zeitlang praktisch bei der Güter-Expedition beschäftigt werden müssen. Ja, es verlautet sogar, daß dieselben vorübergehend in ein kaufmännisches Geschäft eintreten sollen.

Wenn die unter der Staatsbahnverwaltung im allgemeinen Interesse eingeführten und bereits mehr erwähnten Frachtermäßigungen und Verkehrsvergünstigungen von den Gesellschaftsbahnen voraussichtlich nicht eingeführt worden sein würden, so darf doch nicht unerwähnt bleiben, daß für den Fall der Nichtverstaatlichung der Gesellschaftsbahnen unter dem Drucke des gegenseitigen Wettbewerbs derselben die Frachten im inneren Verkehr mehr von Fall zu Fall durch Einführung von Ausnahmetarifen ermäßigt worden wären, wenn auch nur im einseitigen Interesse, etwa nur für Massengüter. Unter der Staatsbahnverwaltung werden dagegen im inneren Verkehr Ausnahmetarife, soweit solche lediglich zur Erleichterung des Wettbewerbs anderen inländischen Erzeugungsstellen gegenüber dienen sollen, im Allgemeinen nicht eingeführt, damit die wirthschaftlichen Kräfte sich im Wettbewerb nicht unnütz aufreiben.

Das ist das Gegenstück von dem, was man in den sechziger und siebenziger Jahren anstrebte, in welcher Zeit man von der Eröffnung des gegenseitigen Wettbewerbs im Innern die Beseitigung der von den Eisenbahnen im inneren Verkehr erlangten Alleinherrschaft und den wirthschaftlichen

Aufschwung erwartete. Man darf nicht vergessen, daß die in den sechziger und siebenziger Jahren in den Wettbewerb gesetzten Hoffnungen sich erfüllt haben, daß der großartige Verkehrsaufschwung in Deutschland seine Entstehung den im Wettbewerb des Eisenbahnfrachtgeschäftes erzielten Frachtermäßigungen und den demnächst im Wettbewerb des Waarengeschäftes entstandenen Preisermäßigungen verdankt. Mit der Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen hat der Wettbewerb im Eisenbahnfrachtgeschäft aufgehört und es verbleibt eben nur noch der Wettbewerb im Gewerbebetriebe. Es ist deßhalb Pflicht der Staatsbahnen, wenn nicht die Spannkraft der Gewerbethätigkeit erlahmen soll, den Wettbewerb, diesen Hebel des Verkehrs, möglichst zu pflegen und denselben durch das alte bewährte Mittel der Frachtermäßigung wirksam zu handhaben. Je mehr Güter beförderungsfähig gemacht und nach weiter gelegenen Gebieten befördert werden können, um so vielseitiger gestaltet sich der gegenseitige Güteraustausch und um so ernster wird das Bestreben der Erzeuger, in dem sich verschärfenden Wettbewerb ihre Erzeugnisse möglichst billig und gut herzustellen. Die Gewerbethätigkeit wird angespornt, sich immer mehr zu vervollkommnen, um das, was Eisen und Dampf zu leisten vermögen — und die Leistungsfähigkeit derselben ist bei weitem noch nicht erschöpft — denselben abzuringen.

Unter der Staatsbahnverwaltung sind die Gehälter der höheren Beamten niedriger, die der Subalternbeamten höher bemessen, als unter den Gesellschaftsbahnen. Dadurch jedoch, daß alle Beamten desselben Ranges durch den ganzen Staat gleich hoch im Gehalte stehen, sind die Beamten des Ostens unter den billigen Lebensverhältnissen daselbst günstiger gestellt, als im Westen, wo alle Lebensbedürfnisse viel theurer sind. Die Löhne der Arbeiter sind zwar im Westen in etwa höher als im Osten, doch erreichen dieselben den ortsüblichen Lohnsatz in den gewerbreicheren Gegenden nicht.

Im Allgemeinen sucht man zu sparen, wo es eben angängig ist. Im Besonderen dürften beim Bau und Betrieb, namentlich aber auch durch Vereinfachung des Schreibwesens noch größere Ersparnisse zu erzielen sein. Früher zahlte z. B. die berg.-märkische Eisenbahn-Gesellschaft für die Prüfung ihrer Jahresrechnung, soweit uns erinnerlich, jährlich 600 Thaler an einen Beamten der städtischen Verwaltung zu Elberfeld. Jetzt werden an die Königl. Ober-Rechnungskammer zu Potsdam jährlich ganze Eisenbahnwagen mit Rechnungen und Belägen gesandt, zu deren Herstellung und Vorprüfung die Kanzlei-, Rechnungs- und Kassen-Beamten erheblich haben vermehrt werden müssen. Ob die vor der Zeit der Eisenbahnen unter beschränkten Verwaltungs-Verhältnissen eingeführte Königliche Ober-Rechnungskammer auch für die großartigen Verkehrsanstalten der Jetztzeit noch zweckdienlich ist? Wir möchten es Angesichts der großen Mehrkosten und Mehrarbeit bezweifeln. Werden doch auch die Frachten und Fahrgelder, bei deren Berechnung das Publikum benachtheiligt sein könnte, von der Königlichen Ober-Rechnungskammer nicht nachgerechnet.

Als natürliche Folge der peinlichen Prüfung der Ausgaben ist die Einführung einer doppelten Buchführung über den Verbrauch, Bestand und

Werth einer jeden einzelnen Drucksache, eines jeden einzelnen Geräths, der sämmtlichen Oberbau-, Bau-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien anzusehen. Die Buchungen finden bei jeder einzelnen Dienststelle auf der Strecke, demnächst bei den Betriebsämtern und schließlich bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion statt. Alles wird bis auf das Kleinste abgestimmt, und man hat eine glatte, in sich abgeschlossene Rechnung. Ob durch diese, bei sämmtlichen Dienststellen eingeführte doppelte Buchführung mehr erreicht wird, als bei der früheren, nur bei der Hauptverwaltung erfolgten einfachen Buchung erreicht werden konnte, und ob draußen im Betriebe, wo jeder Verrichtung mehr oder weniger der Stempel der Eilfertigkeit aufgedrückt wird und Verluste nicht zu vermeiden sind, der wirkliche Bestand und Verbrauch mit dem nachgewiesenen übereinstimmt, das möchten wir ebenfalls bezweifeln.

Unter der Herrschaft der Gesellschaftsbahnen richteten sich die Selbstkosten des Betriebes mehr nach der Höhe der Tarife; die Eisenbahn-Verwaltungen mußten sich in dem gegenseitigen Wettbewerb so einrichten, daß sie den Frachtermäßigungen auf den Gegenlinien folgen konnten. Unter der Staatsbahnverwaltung richten sich dagegen die Tarifsätze mehr nach den Selbstkosten des Betriebes; bleiben letztere auf ihrer Höhe, so haben auch die Frachten keine Aussicht zu fallen. Wenn behauptet wird, der Werthtarif sei hauptsächlich nur für Gesellschaftsbahnen geeignet und werde von denselben begehrt, um unter einer eigennützigen Handhabung desselben einen möglichst hohen Reingewinn zu erzielen, so sind wir der Ansicht, daß grade dieser Tarif in demselben Maaße geeignet ist, dem Staate bei der uneigennützigen Erfüllung seiner volkswirthschaftlichen Aufgaben zu dienen und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverkehrsanstalt im Dienste der Gemeinwirthschaft auf das größtmöglichste Maaß anzuspannen.

---

18. Das Frachtgeschäft unter dem deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif.

Der deutsche Eisenbahn-Güter-Tarif bietet in seiner Zusammensetzung als Raumtarif (die allgemeinen Wagenladungsklassen A^1 und B) und Werthtarif (die Sondertarife) Gelegenheit zur Prüfung der Eigenschaften dieser beiden Tarifarten. Erwies sich der erstere als der bessere, so wäre der Uebergang zu dem früheren elsaß-lothringischen Raumtarif leicht zu ermöglichen gewesen; bewährte sich der letztere, so konnte der frühere norddeutsche Werthtarif wieder hergestellt und weiter ausgebildet werden.

Im Wagenladungsverkehr erwiesen sich die drei Sondertarife des deutschen Tarifs recht bald als das Ausfallsthor für die Kräfte des Werthtarifs, dessen Wesen sich in den engen Schranken des Raumtarifs nicht festhalten ließ. Ein Frachtgegenstand nach dem anderen wanderte aus den allgemeinen Wagenladungsklassen in die Sondertarife. Die Güter des Sondertarifs 1 wurden in den Sondertarif 2, die des letzteren in den Sondertarif 3 versetzt, also nach und nach immer mehr in der Fracht ermäßigt.

Der durch die starke Erzeugung von Verbrauchsgegenständen aller Art hervorgerufene Wettbewerb auf gewerblichem Gebiet ebnete dem Werthtarif den Weg; denn wo in den Preisen der Erzeugnisse eine weitere Ermäßigung nicht mehr eintreten konnte, ohne daß die Grenzen der Selbstkosten überschritten wurden, da mußte wieder wie früher die Eisenbahn herhalten, um die Erzeuger im Wettbewerb zu unterstützen und den Erzeugnissen durch Frachtermäßigungen immer neue Absatzquellen auf weiter gelegenen Gebieten zu verschaffen. Durch die Einführung von Ausnahmetarifen, d. h. Abweichungen von den Sätzen der ständigen Tarifklassen, wurde für den Werthtarif ein zweiter Ausweg geschaffen, auf welchem dieser sich weiter ausbreiten konnte. In Preußen allein sind über 300 solcher Ausnahmetarife für verkehrsfähig zu erhaltende oder für verkehrsfähig zu machende Güter erstellt. Die starke Benutzung der beiden Auswege beweist eben, daß der Werthtarif ein Bedürfniß für den Verkehr ist. Die Entwickelung der Eigenschaften des Werthtarifs wurde jedoch durch die aus dem Raumtarif in den deutschen Tarif übernommene Vorschrift, nach welcher die billigere Fracht der Wagenladungsklasse B sowie der Sonder- und Ausnahmetarife erst dann in Anrechnung gebracht werden kann, wenn das betreffende Gut in Mengen von 10 000 kg angeliefert oder die Fracht für dieses Gewicht bezahlt wird, nicht unwesentlich beeinträchtigt. Die Waare derjenigen Versender, welche nur Sendungen in Wagenladungen zu 5000 kg aufgeben können, wird eben gegenüber der Waare der Mitbewerber, welche Ladungen zu 10 000 kg versenden, durch die für Sendungen zu 5000 kg im deutschen Tarif in den Klassen A^1 und A^2 vorgesehene bedeutend höhere Fracht um 5 bis 25%, ja bei einzelnen Gütern sogar um 100 bis 350% vertheuert. Der kleine Geschäftsmann ist somit dem großen Mitbewerber gegenüber zu sehr benachtheiligt und muß bei billigen Massengütern, wenn er keine Ladungen zu 10 000 kg abfertigen kann, auf das Geschäft überhaupt verzichten. Die ferner aus dem Raumtarif in den deutschen Tarif übernommene Vorschrift, nach welcher der Versender zur Beförderung der Güter der Wagenladungsklasse B, sowie der Sonder- und Ausnahmetarife die Gestellung anderer Wagen als solche von 10 000 kg Tragfähigkeit nicht beanspruchen kann, führt zu großen Unzuträglichkeiten. Bei dieser Tarifbestimmung, durch welche das Publikum zur Verwendung von Wagen zu 10 000 kg für Güter der Sonder- und Ausnahmetarife verpflichtet, den Eisenbahnen aber in Ermangelung von Wagen zu 10 000 kg die Gestellung von Wagen mit weniger als 10 000 kg Tragfähigkeit gestattet ist, hängt es vielfach von der Gunst des Stationsvorstehers ab, ob der Versender für eine und dieselbe Sendung eine um 65% höhere Fracht zu zahlen hat oder nicht, da der betreffende Beamte in ersterem Falle den Mangel an Wagen zu 10 000 kg nicht anzuerkennen braucht, oder in letzterem Falle denselben zu Gunsten des Absenders bescheinigt. (Siehe Seite 235: Zu I 3).

Für den Stückgutverkehr ist im deutschen Tarif nur eine Frachtklasse vorhanden, für welche ein Ausgang in eine ermäßigte zweite Klasse für die der Frachtermäßigung bedürftigen Güter in kleineren Sendungen nicht besteht. Durch die Lücke, welche in Folge des Wegfalls der zweiten Stückgutklasse zwischen der ersten Stückgutklasse und der ersten Wagen-

ladungsklasse entstanden ist, sind zwar die früher aus dem Frachtgeschäft verdrängten Mittelspersonen wieder in dasselbe eingeführt worden, in der Voraussetzung, daß dieselben durch Ansammeln der Stückgüter zu Wagenladungen den zwischen den vorerwähnten beiden Klassen bestehenden bedeutenden Frachtunterschied mit den Absendern theilen und auf diese Weise für das Publikum billigere Frachten für Stückgüter und für die Eisenbahn eine bessere Ausnutzung der Wagen erzielen würden. Dieses Sammelverfahren hat sich jedoch nicht bewährt. Es liegt auch auf der Hand, daß die Mittelspersonen nur da eintreten, wo der Stückgutverkehr stark und das Sammelgeschäft einen guten Verdienst abwirft. In den schwächeren Verkehrsbeziehungen, überhaupt auf kurze Entfernungen, überlassen dieselben der Eisenbahn die Stückgutbeförderung, sodaß der gesammte Binnen- bezw. Kleinverkehr von dem Sammelverfahren keinen Nutzen hat und für seine täglichen Bedürfnisse die theuerste Fracht zahlen muß. Viele Güter eignen sich wegen ihres großen Umfangs mit verhältnißmäßig geringem Gewicht und ihrer eigenthümlichen, andere Güter leicht schädigenden Beschaffenheit nicht zur Ansammlung von Wagenladungen bezw. nicht zur Zusammenverladung mit anderen Gütern und sind somit von der Vergünstigung des Sammelverfahrens ebenfalls ausgeschlossen. Also nur für den weit verzweigten Wechselverkehr besteht die Einrichtung des Sammelverfahrens. In den größeren Verkehrsplätzen sind sogenannte Sammelvereine errichtet worden, welche die Stückgüter aus dem Orte und umliegenden Gebiete an sich ziehen, solche zu Ladungen zu 5000 und 10 000 kg ansammeln und sie demnächst an einen für die Weiterbeförderung der einzelnen in der Ladung enthaltenen Sendungen am günstigsten gelegenen zweiten Sammelverein senden, welcher seinerseis aus den weitergehenden Einzelgütern und den aus anderen Richtungen und Orten ihm einzeln oder in Sammelladungen zugehenden Stückgütern wieder ganze Ladungen bildet und die für den Ort bestimmten Stückgüter den betreffenden Empfängern zustellt. Die Versender, welche an Nebenorten wohnen, und auf weitere Entfernungen Stückgüter zu versenden haben, müssen dieselben an den nächsten Sammelverein senden, welcher die Weiterbeförderung an einen zweiten und dritten Sammelverein veranlaßt, von denen der letzte das Gut nach der Empfangsstation des Nebenortes sendet. Sendungen, welche etwa pünktlich abzuliefern sind, können somit ebenfalls nicht den billigen Weg der Vermittelung nehmen. Zwischen den größeren Plätzen haben die Sammelvereine dagegen zu den billigen Sätzen der Wagenladungsklassen eine fast eilgutmäßige Beförderung erlangt. Der an einem Nebenorte wohnende Erzeuger, welcher mit einem solchen größeren Platze den Wettbewerb aufnehmen muß, hat vielfach eine um 60 bis 80 % und bei eiligen Sendungen unter Aufgabe derselben als Eilgut eine um 200 bis 250 % theuere Fracht zu zahlen, wie dies im Verkehr mit Hafenplätzen bei der deutschen Ausfuhr nichts Seltenes ist. Allerdings ist durch die auf den preußischen und oldenburgischen Staatsbahnen, denen sich voraussichtlich die südwestdeutschen Bahnen anschließen werden, in letzter Zeit im Verkehr mit den sämmtlichen deutschen Nord- und Ostseehäfen zur Einführung gelangte billige Fracht für die zur Ausfuhr bestimmten Stückgutsendungen — für diese Stückgüter gelangt der für die

Wagenladungsklasse A[1] vorgesehene Satz zur Anwendung — dem Verdienste der Sammelvereine gewaltig Abbruch geschehen.

Für die Eisenbahnen ist die Einrichtung des Sammelverfahrens noch weniger von Vortheil. Man kann annehmen, daß der Sammelverein im Durchschnitt annähernd $^2/_3$ des Unterschiedes der Fracht für die Stückgut- und Wagenladungsklasse fallen läßt und $^1/_3$ des Frachtunterschiedes für seine Bemühungen nimmt. Der Eisenbahn wird aber der volle Frachtunterschied entzogen, so daß dieselbe beispielsweise durch das Ansammeln von Stückgut aus den allgemeinen Wagenladungsklassen bei einer Sendung von 10 000 kg von Deutz nach München eine Fracht von 311 ℳ. verliert. Werden von den Sammelvereinen Güter des Sondertarifs I in Stückgutsendungen zu ganzen Ladungen angesammelt, wie dies in Schlesien, Sachsen und im Rhein- und Ruhrgebiet der Fall ist, so ergiebt sich für die Eisenbahn z. B. für eine Sendung Sammelgut zu 10 000 kg von Hagen nach Alexandrowo ein Frachtverlust von 672 ℳ.

Es liegt in Folge dessen die Versuchung nahe, Güter der höheren allgemeinen Wagenladungsklassen im Frachtbriefe als Güter der niedrigen Sondertarife anzuführen, wodurch die Eisenbahn in ihren Einnahmen allerdings wieder um ein Bedeutendes mehr geschädigt wird.

Die vielen täglich ermittelten falschen Inhalts- und Gewichtsangaben gelten als ein Beweis dafür, daß das Sammelverfahren weniger zum Vortheile des Publikums als auf Kosten der Eisenbahn zum Vortheile der wenigen Sammelvereine ausgenutzt wird.

Ein weiterer Nachtheil des Sammelverfahrens für die Eisenbahn und das Publikum liegt darin, daß die Sammelvereine, um recht viele Güter in einer Ladung zu den billigen Wagenladungsfrachten aufgeben zu können, die Güter auf größere offene Wagen mit Decken verladen, welche bei Regenwetter, besonders auf weite Entfernungen, den Gütern nicht genügenden Schutz vor Beschädigung bieten. Der alsdann entstehende Schaden ist entweder vom Versender oder Empfänger, oder von der Eisenbahn zu tragen. Von letzterer allerdings nur dann, wenn das beschädigte (durchnäßte) Gut von einem Sammelverein wieder als Stückgut zur Beförderung nach der an einem Nebenorte liegenden Bestimmungsstation aufgegeben und die Beschädigung, welche in den wenigsten Fällen äußerlich nicht einmal wahrzunehmen ist, bei der Uebernahme nicht festgestellt wird.

Die von den Eisenbahnen erhoffte bessere Ausnutzung der Wagen ist in's Gegentheil verschlagen. Grade durch das Sammelverfahren nehmen die Kosten der Stückgutbeförderung für die Eisenbahn in Folge der geringeren Anlieferung von Stückgütern und der damit verbundenen schlechteren Ausnutzung der Wagen und häufigeren Umladungen während der Beförderung bedeutend zu. Die Sammelvereine entziehen der Eisenbahn die Kräfte, indem sie grade für diejenigen Stationen Stückgüter zu ganzen Wagenladungen ansammeln, für welche auch die Eisenbahn volle Stückgutladungen bilden könnte, wenn ihr alle Sendungen belassen würden.

Man ist vielfach der Ansicht, daß ein Achskilometer Stückgut in Folge der höheren Beförderungskosten durchschnittlich nicht mehr einbringe, als ein Achskilometer Wagenladungsgut, und es deßhalb hinsichtlich der

Einnahme wenig verschlage, ob der Sammelverein sich der Mühe des Ansammelns unterziehe und der Eisenbahn die volle Ladung zu dem billigeren Wagenladungssatze überweise, oder ob die Eisenbahn das Ansammeln der Stückgüter selbst übernehme und solche in Ladungen zu dem theueren Satze der Stückgutklasse befördere. Dem gegenüber ist jedoch anzuführen, daß das Ansammeln der Stückgüter dem Sammelverein einen größeren Kostenaufwand verursacht, als der Eisenbahn, daß ersterer von dem Frachtbetrage, welchen er der Eisenbahn durch das Ansammeln der Stückgüter entzieht, zwei Drittel an seine Kunden abtreten muß, um diese überhaupt für sich zu gewinnen und trotz dieser Nachtheile, welche er der Eisenbahn gegenüber beim Ansammeln der Stückgüter aufzuweisen hat, einen ganz ansehnlichen Gewinn erzielt.

Es liegt auf der Hand, daß die in das Frachtgeschäft eingeführten Mittelspersonen dasselbe nur zu ihrem eigenen Vortheil ausnutzen, und daß die Stückgutfracht wenigstens um den vollen Verdienst der sämmtlichen Sammelvereine ermäßigt werden könnte, wenn man das Kukuksei des Sammelverfahrens aus der öffentlichen Verkehrsanstalt entfernte, dagegen allgemein eine ermäßigte zweite Stückgutsklasse für die minderwerthigen Güter im Nah- und Fernverkehr einführte und die theueren Güter wieder ausschließlich nach der höchsten Klasse tarifirte. Ist die Eisenbahn eine öffentliche Verkehrsanstalt, so muß man auch die Wohlthaten derselben grade unter der Staatsbahnverwaltung den sämmtlichen Interessenten gleichmäßig zukommen lassen und dieselben für einen großen Theil der Verfrachter nicht von der Willkür der Sonderbestrebungen Einzelner abhängig machen. Wir wollen von der Gefährdung des Ansehens der Beamten, welche den Einwirkungen dieser Sonderbestrebungen ausgesetzt sind, gar nicht einmal reden.

Welche Betrachtungen man auch über den deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif anstellen mag, die Vortheile stehen immer auf Seiten des Werthtarifs, die Nachtheile auf Seiten des Raumtarifs und die gegen den deutschen Tarif bisher eingegangenen Beschwerden bezwecken ausschließlich die Beseitigung der letzteren.

Die ständige Tarifkommission hat den Beschwerden bereits zu Anfang der achtziger Jahre durch Ausarbeitung eines neuen Tarifschemas und Empfehlung der Einführung desselben Rechnung getragen.

Das Schema lautet:

Eilgut (der doppelte Satz der ersten Stückgutklasse);

Stückgutklasse 1 (der jetzige Stückgutsatz für alle Güter, welche nicht in die 4 Wagenladungsklassen aufgenommen sind);

" 2 (mit einem Frachtsatze im Mittel zwischen der jetzigen Stückgutklasse und der Wagenladungsklasse A^1, jedoch näher zu A^1);

Wagenladungsklasse 1 (bei Aufgabe von 5000 kg für jeden Wagen und mit einem Frachtsatz im Mittel zwischen der allgemeinen Wagenladungsklasse A^1 und B);

" 2 (der Frachtsatz des jetzigen Sondertarifs 1, aber bei Aufgabe von nur 5000 kg für jeden Wagen);

Wagenladungsklasse 3 (der Frachtsatz des jetzigen Sondertarifs 2 bei Aufgabe von 10000 kg);
" 4 (der Frachtsatz des jetzigen Sondertarifs 3 bei Aufgabe von 10000 kg).

Bei Aufgabe von 5000 kg für einen Wagen, bezw. bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht, werden befördert die Güter der Wagenladungsklasse 3 zu den Sätzen der Wagenladungsklasse 2 und die Güter der Wagenladungsklasse 4 zu den Sätzen der Wagenladungsklasse 3.

Man hat die Einführung dieses Tarifschemas wegen der damit verbundenen, sich auf viele Millionen stellende Mindereinnahmen beanstandet. Erst am 1. Mai 1887 ging Preußen mit der Einführung eines Ausnahmetarifs mit billigen Frachtsätzen für bestimmte, nachstehend angeführte, Stückgüter vor:

1. Düngemittel und Rohstoffe zur Kunstdüngererzeugung, insoweit dieselben überhaupt als Stückgut angenommen werden dürfen; 2. Futtermittel, folgende: Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl aller Art, Treber und Trestern; 3. Getreide aller Art, auch Hülsenfrüchte; 4. Samen und Sämereien aller Art in Säcken und Tonnen; 5. Kartoffeln; 6. Metalle und Metallwaaren, folgende: Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art; 7. Antimon, Blei, Kupfer, Zink und Zinn und deren Mischungen, wie Messing, Bronze und Britaniametall, sämmtlich in rohen und roh vorgearbeiteten Formen, beispielsweise in Blöcken, Mulden, Würfeln, Rollen, Platten und Stangen; 8. ordinäre Waaren aus diesen unter 7 angeführten Metallen und ihren Mischungen; 9. metallische Abfälle von den unter 7 genannten Metallen und ihren Mischungen, auch Bleiglätte.

Bei Aufgabe der unter 1—9 bezeichneten Güter als Eilgut wird die Eilfracht des allgemeinen Tarifs berechnet. Werden die vorgenannten Güter mit anderen Stückgütern in getrennter Verpackung, aber mit einem Frachtbriefe aufgegeben, so wird die Fracht nach der allgemeinen Stückgutklasse berechnet, sofern nicht bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich billiger stellt. Dieser Ausnahmetarif findet keine Anwendung: a) auf Gegenstände, welche wegen ihres außergewöhnlichen Umfangs nicht durch die Seitenthüren eines gedeckt gebauten Wagens verladen werden können, einschließlich langer Gegenstände von Eisen und Stahl auch nicht bei Beförderung in offenen Wagen; b) auf die dem Sperrigkeitszuschlage unterliegenden Güter.

Im Theil I des deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs wurde außerdem von sämmtlichen deutschen Bahnen die folgende Bestimmung getroffen:

Die Güter des Sondertarifs 3 in Ladungen zu 5000 kg werden nach den Sätzen des Sondertarifs 2 und die Güter des Sondertarifs 1 und 2 in Ladungen zu 5000 kg wie bisher nach den Sätzen der Klasse A^2 tarifirt. Der Ausnahmetarif für bestimmte Stückgüter ist am 1. Juli 1888 auch auf den württembergischen, badischen und pfälzischen Bahnen zur Einführung gelangt, sodaß nur noch die bayerischen Staatsbahnen ausstehen. Aus demselben Grunde, aus welchem letztere Bahnen in den siebenziger Jahren den gemischten Tarif einführten, werden dieselben auch den

gemäßigten Stückguttarif übernehmen müssen, weil andernfalls der durchgehende Stückgutverkehr sich von ihren Linien abwenden wird.

Die allseitigen Erfolge des Werthtarifs werden hoffentlich den Einfluß der Gegner desselben, der Anhänger des Raumtarifs, mit der Zeit ganz beseitigen. Man stützt sich zwar noch auf die Statistik, welche nach Einführung des deutschen Eisenbahn-Güter-Tarifs eine Zunahme der Sendungen zu 10 000 kg und eine bessere Ausnutzung der Wagen nachweist, und sucht diese Erscheinungen auf die Wirkungen des Raumtarifs zurückzuführen.

Die in Frage stehenden statistischen Angaben bieten aber in vorliegendem Falle eine höchst unzuverlässige Grundlage für die Aufstellung einer sochen Wahrscheinlichkeits-Berechnung. Unter dem früheren norddeutschen Werthtarif war die Art und Weise der Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Gewichte vorherrschend, während unter dem deutschen Tarif auch bei nicht voller Belastung der Wagen die Fracht für die Güter der Klasse B der Sonder- und Ausnahmetarife für volle 10 000 kg zu zahlen ist. Es ist unter diesen Umständen nicht zu vermeiden, daß unter dem Raumtarif eine Belastung von 6000, 7000, 8000 und 9000 kg im Frachtbriefe voll zu 10 000 kg angegeben und von den Expeditionsbeamten in den Nachweisungen für die Statistik voll mit 10 000 kg eingetragen wird, weil dieses Gewicht eben für die Frachtberechnung maßgebend ist. Es kann somit bei einer großen Anzahl der billigen Massengüter die Möglichkeit vorliegen, daß Sendungen von 5500 kg an bis 9900 kg unter dem Werthtarif nach dem wirklichen Gewichte, unter dem Raumtarif aber aber voll zu 10 000 kg angegeben, tarifirt und in die Nachweisungen aufgenommen werden, sodaß bei einer einzigen Sendung unter letzterem Tarif 4500 kg zu Ungunsten des Werthtarifs mehr nachgewiesen sind.

Wenn in Folge dessen die Statistik eine größere Anzahl von Sendungen zu 10 000 kg nachweist, so sollte man sich hüten, dies zu Gunsten des Raumtarifs anzuführen. Das mehr nachgewiesene Gewicht ist in Wirklichkeit gar nicht befördert worden; es ist vielmehr die todte Last (siehe Abtheilung 15 d I 4 m), für welche der kleine Versender, welcher keine volle Ladungen zu 10 000 kg anliefern kann, unter dem Raumtarif dieselbe Fracht bezahlen muß, wie der große Versender, welcher volle Ladungen aufgiebt.

Ein wirklicher Grund für die bessere Wagenausnutzung ist dagegen der zunehmende Vertrieb der Massengüter, welche sowohl unter dem Werthtarif als unter dem Raumtarif, meistens nur in vollen Ladungen zu 10 000 kg zur Anlieferung gelangen. Die Wagen wären also auch unter dem Werthtarif besser ausgenutzt worden. Es steht unzweifelhaft fest, daß unter dem Raumtarif, unter welchem sich die Eisenbahnen mit den Sammelvereinen in den Stückgutverkehr theilen müssen, die ersteren bei der täglichen Abfertigung der zur Anlieferung gelangenden Stückgüter ihre Stückgutwagen bei weitem nicht so stark ausnutzen können, wie dies früher der Fall war, als noch der ganze Stückgutverkehr in ihrer Hand lag.

Es wird ferner noch die Verminderung der Betriebskosten zu Gunsten des Raumtarifs in's Feld geführt, wobei man den angestellten Betrachtungen

die Jahre 1875, 1878 und 1879 zu Grunde gelegt hat. Es ist bekannt, daß 1874 die Tarife allgemein um 20 % erhöht wurden, weil die Betriebskosten um mehr als 30 % gestiegen waren, und daß 1878 mit der Annahme des deutschen Tarifs der 20 %ige Frachtzuschlag wieder fallen gelassen wurde, weil die Betriebskosten inzwischen ihren früheren Stand wieder erreicht hatten. Wenn nun 1875 die Betriebsausgabe für die Tonne Nettolast 3,66 ₰ betragen hat, so hätte dieselbe 1878/79 bei einem 30 %igen Rückgang im Verhältniß nur 2,56 ₰ ausmachen dürfen; sie betrug aber in Wirklichkeit 1878 3,12 ₰ und 1879 2,96 ₰. Hiernach müßten die Betriebskosten durch die Einführung des Raumtarifs eher zu- als abgenommen haben. Unter dem allerdings äußerlich einfacher erscheinenden Raumtarif soll schließlich eine bedeutende Ersparniß an Arbeitskräften eingetreten sein. Auch diese Unterstellung ist nicht zutreffend. In der Schwindelzeit der ersten siebenziger Jahre hatte man bei der großen Anzahl der auf einmal zur Eröffnung gelangenden neuen Bahnstrecken das Expeditions- und Stationspersonal bedeutend verstärkt und immer neue Kräfte angenommen zur Ausbildung für die in Aussicht genommenen Bahnunternehmungen. Bei dem außergewöhnlich starken Verkehr wurde die Abfertigung der Güter übereilt. Die Versender drängten auf schnelle Absendung, weil fast die sämmtlichen Sendungen dringliche waren, und die Stationen mußten ebenfalls auf schnelle Beförderung hinwirken, weil die Bahnhofsgeleise bei längerem Aufenthalt der Wagen diese nicht alle faßten. Die Expeditionsbeamten konnten die im letzten Augenblick erst zur Abgabe gelangenden Frachtbriefe nicht rechtzeitig abfertigen und die Wagen gingen ohne Papiere ab. Wer erinnert sich nicht der Irrfahrten der herrenlosen Wagen, welche in so packender Weise von der Presse geschildert wurden. Die Folge hiervon war eine weitere Vermehrung der Kräfte, obgleich hierdurch dem Uebelstande nicht abgeholfen werden konnte.

Als dann plötzlich die Verkehrsstockung eintrat — zu dieser Zeit führten die süddeutschen Bahnen den Raumtarif im Binnenverkehr ein —, die in Aussicht genommenen Bahnen nicht gebaut wurden und geordnete Verhältnisse wieder eintraten, da wurde selbstverständlich ein großer Theil der angenommenen Beamten entbehrlich. Wenn man sich auf eine süddeutsche Eisenbahngesellschaft beruft, welche unter dem Raumtarif 33 % der Beamten entlassen habe, so ist die Ursache hierfür nicht in dem Raumtarif, sondern in der damaligen allgemeinen Verkehrslage zu suchen. Ein Beamter in Norddeutschland behauptete in jener Zeit, die Expeditionsgeschäfte bei seiner unter einem stark ausgeprägten Werthtarif stehenden Verwaltung mit der Hälfte der vorhandenen Beamten ausführen zu wollen, wenn er Ober-Güterverwalter wäre. Er wurde bald darauf zum Ober-Güterverwalter bezw. Güter-Inspektor befördert und würde sein Vorhaben durchgeführt haben, wenn die Verwaltung der betreffenden Bahn nicht eine Königliche gewesen wäre, welche die einmal angenommenen Beamten, soweit sie sich nicht als unbrauchbar erwiesen, beibehielt.

Die Schwierigkeiten bei der Güterabfertigung sind nicht auf die Tarifirung der Güter nach verschiedenen Klassen und Ausnahmetarifen zurückzuführen — bei über 50 % aller Sendungen kommt der Mindestsatz ohne

Rücksicht auf die Klassen-Eintheilung zur Anwendung, ferner sind die auf den einzelnen Stationen zur Anlieferung gelangenden Güter fast stets dieselben und der abfertigende Beamte kennt nach 14 Tagen Klasse und Tarifsatz der einzelnen Güter auswendig —, sondern auf die Ausrechnung der Fracht im Verbandsverkehr nach dem 3- und 4stelligen Frachtsatze, auf die Ermittelung der Kartirungsstation, wenn die Empfangsstation nicht in den direkten Verkehr aufgenommen und auf die Feststellung des richtigen Verkehrsweges, welcher oft über 5—10 Uebergangsstationen führt, welche sämmtlich auf den Güterbegleitkarten vermerkt werden müssen. Diese Schwierigkeiten sind aber unter dem Raumtarif dieselben wie unter dem Werthtarif. Die einzige Schwierigkeit unter dem letzteren bietet die Berechnung der Frachten für Güter von verschiedenen Tarifklassen, welche auf einen Frachtbrief zur Anlieferung gelangen. Diese Sendungen machen übrigens nicht einmal 5 % aller Sendungen aus.

Daß der Raumtarif ein Hemmschuh für die Entwickelung des Frachtgeschäfts und des Verkehrs gewesen sein würde, wenn derselbe von den ersten Eisenbahnen eingeführt und beibehalten worden wäre, haben wir bereits früher ausgeführt, indem für den Fall der Ermäßigung der Fracht für einen oder nur wenige Verkehrsgegenstände der ganze Tarif mit bedeutenden Einnahmeverlusten hätte ermäßigt werden müssen, wozu man jedoch so leicht nicht übergegangen wäre. Daß derselbe unter den jetzigen Verkehrsverhältnissen, wo im allgemeinen Wettbewerb ein heute übersehener Vortheil morgen bereits von einem anderen Mitbewerber ausgenutzt wird, dem entwickelungsfähigen, sich eng an die jeweiligen Verkehrsverhältnisse anschmiegenden Werthtarif das Feld räumen muß, ist eine ganz natürliche Erscheinung, welche uns auf jedem Blatt der Eisenbahn-Verkehrsgeschichte entgegentritt.

Man hat sich denn auch mit der Einführung des Raumtarifs auf eine Zeit vertröstet, in welcher die Verzinsung des Anlagekapitals in Wegfall gekommen sein wird und nur die Betriebsausgaben aufzubringen sind. Aber auch dieser Standpunkt ist bei dem steten Wechsel der Bedingungen des Verkehrs und der Verkehrseinrichtungen unhaltbar und würde zu einem Stillstand führen, welcher in dem regen Verkehrsleben mehr als anderswo einem Rückschritt gleich kommt.

Der Werthtarif gewinnt dagegen mit der Zunahme des Wettbewerbs im Waarengeschäft immer mehr an Bedeutung. Je mehr die Waarenpreise zurückgehen, um so stärker ist der Einfluß der Frachten auf den Vertrieb der Waaren. 1887/88 wurde jede Tonne durchschnittlich auf eine Entfernung von 104 km befördert. Die Hauptgüterbeförderung findet also immer noch auf verhältnißmäßig kurze Entfernungen statt und umfaßt zum weit größten Theil die billigen Rohstoffe. Es steht somit für die Eisenbahnen noch ein weites Feld offen, auf dem sie ihre Eigenschaften durch weitere Frachtermäßigungen für minderwerthige Güter entwickeln können. Namentlich ist auf die Einführung billiger Frachten für Massengüter hinzuwirken, damit deren Absatzgebiete erweitert und die aus denselben zu fertigenden Waaren billiger hergestellt werden können. Die Nachfrage und der Verbrauch werden hierdurch bei diesen Gütern von selbst zunehmen.

Für die billigen allgemeinen Verbrauchsgegenstände in kleineren Sendungen ist auf dem größten Theil der deutschen Bahnen bereits wieder eine zweite ermäßigte Stückgutsklasse eingeführt, welche jedoch noch auf weitere billige Güter auszudehnen und von sämmtlichen deutschen Bahnen einzuführen sein dürfte. Zur Unterstützung der ärmeren Bevölkerung an den Nebenorten und des kleinen Geschäftsmannes müßte für allgemeine Verbrauchsgegenstände, wie Lebensmittel u. s. w., für halbfertige Waaren, wie Schmiedeeisen u. s. w. bereits bei einem Gewichte von 2, 3 oder 4000 kg der nach dem Werthe und der wirthschaftlichen Bedeutung des Gutes zu erstellende billige Frachtsatz für Wagenladungen zur Anwendung kommen. Hierdurch würde das für die Eisenbahnfrachten ausbedungene Mindestgewicht in größere Uebereinstimmung mit dem Gewichte der einzelnen Waarensendungen gebracht und die todte Last erheblich vermindert werden. Der neuen Verkehrsanstalt könnte alsdann der Vorwurf erspart bleiben, daß sie den kleinen Versender verhältnißmäßig schlechter stellt, als dies unter dem früheren Frachtfuhrgeschäft der Fall war. Jeder Schritt in dieser Richtung trägt dazu bei, das Unrecht wieder gut zu machen, welches die Dampfkraft im Dienste der Gewerbethätigkeit und des Frachtgeschäfts dem kleinen Geschäftsmann angethan hat; demselben wird dadurch der Wettbewerb dem stärkeren Mitbewerber gegenüber erleichtert, dessen größere Sendungen jetzt zu bedeutend billigeren Frachtsätzen befördert werden.

Es ist in dieser Beziehung bereits ein Anfang gemacht durch die Beförderung der Güter des Sondertarifs III in Ladungen zu 5000 kg nach dem Satze des Sondertarifs II. Ein weiterer Schritt von größerer Bedeutung ist die bei sperrigen Gütern beabsichtigte Herabsetzung des Mindestgewichts für eine Ladung auf 5000 kg. Zur Unterstützung des kleinen Verfrachters empfiehlt sich jedoch die Herabsetzung des Mindestgewichts für Wagenladungsgüter allgemein auf 5000 kg, mit Ausnahme etwa solcher Güter, welche, wie Bergwerkserzeugnisse, Eisenbahnschienen, Roheisen u. s. w., überhaupt nur in großen Massen gewonnen und versandt werden. Für diese Güter könnte das jetzige Mindestgewicht von 10 000 kg beibehalten werden. Mit der allgemeinen Festsetzung des Mindestgewichts für Ladungen auf 5000 kg würden auch die Ungleichheiten in der Frachtberechnung beseitigt werden, welche wir früher bereits hervorgehoben haben und die sich an die unliebsame Bedingung der Anlieferung von wenigstens 10 000 kg auf einen Wagen knüpft.

Ferner wäre eine Erleichterung im Verkehr mit der Umgegend der einzelnen Stationsorte anzustreben. Auch in dieser Hinsicht sind bereits erhebliche Fortschritte gemacht worden. Zur Erleichterung der An- und Abfuhr wird für das Lagern der von den auswärts wohnenden Verfrachtern zu versendenden und abzuholenden Rohstoffen ein billiges Lagergeld (siehe Nebengebührentarif) erhoben. Ein größerer Erfolg wird allerdings durch den Bau von Neben- und Schmalspurbahnen erzielt. Wie die vor 1000 Jahren an den Wasserstraßen errichteten Stationen sich allmählich zu den Hauptverkehrsplätzen Deutschlands emporgeschwungen haben, so werden auch die Eisenbahnstationen nach und nach den Verkehr ihrer Umgegend an

sich ziehen bezw. beleben, wenn man es an der nöthigen Unterstützung nicht fehlen läßt.

Die bedeutenden Gütermassen, welche im Wechselverkehr zwischen Ostdeutschland, dem Osten und Südosten Europas einerseits und dem Westen andererseits jetzt auf dem Wasserwege befördert werden, könnten zu einem großen Theil durch entsprechende Frachtermäßigung den deutschen Bahnen wieder zugeführt werden. Die Bedenken, welche bei der Aufhebung der früheren billigen Ausnahmetarife für die Ein- und Durchfuhr der landwirthschaftlichen Erzeugnisse des Ostens gegen Ende der siebenziger Jahre vorgelegen haben, sind jetzt nicht mehr vorhanden. In dem Wettbewerb der Getreide ausführenden Länder sind die Getreidepreise auf unserm früheren westlichen Absatzgebiete derart zurückgegangen, daß Deutschland mit seinem theueren Grundbesitz und hohen Wirthschaftskosten den Wettbewerb hat aufgeben müssen. Dann liegt aber auch für die deutsche Landwirthschaft kein Bedürfniß mehr zur Ausfuhr von Getreide vor; der Verbrauch im Inneren ist durch die Zunahme der Bevölkerung bedeutend gestiegen und der inländische Markt ist durch den Schutzzoll der inländischen Erzeugung gesichert.

Die Eisenbahn-Verwaltungen können also ruhig den Wettbewerb gegen die Wasserwege aufnehmen. Wenn man bis zum Einpfennigtarif zurückginge, würde die Wasserfracht in vielen Verkehrsbeziehungen noch immer billiger sein als die Bahnfracht. Man darf bis zu der Grenze zurückgehen, auf welcher die Bahnfracht annähernd mit der Wasserfracht bezw. mit der Bahn- und Wasserfracht gleich zu stehen kommt, sodaß ausschließlich die Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung für die deutschen Eisenbahnen den Ausschlag giebt.

Die Eisenbahn-Verwaltung muß die Bedürfnisse des Verkehrs selbst fühlen und dieselben nach Möglichkeit zu befriedigen suchen. Man darf sich bei der Entscheidung über die Einführung von billigen Ausnahmetarifen nicht nach dem Umfange des jeweiligen Verkehrs richten, um hiernach die Nützlichkeit der zu treffenden Maßnahmen zu prüfen, sondern man muß auch die belebenden Eigenschaften unserer Verkehrsanstalten in's Auge fassen und den Verkehr groß zu ziehen suchen zum Vortheile der Eisenbahnen selbst und des dieselben benutzenden Publikums. Namentlich ist, so weit wie eben angängig, durch Gewährung billiger Ausnahmetarife darauf hinzuwirken, daß möglichst alle inländischen Erzeugnisse für den ganzen inneren Markt verkehrsfähig und dem gegenseitigen Wettbewerb immer mehr ausgesetzt werden, damit Handel- und Gewerbetreibende in dem heute allgemein vorhandenen Bestreben, billiger zu erzeugen und billiger zu liefern, zu Gunsten der Verbraucher unterstützt werden.

Es wäre ein Fehler, wollte man die Tarife und Tarifvorschriften, überhaupt die Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr als feststehende Gesetzesbestimmungen behandeln, an denen nicht gerüttelt werden darf. Die Eisenbahn-Verwaltung muß sich mitten in den Strom der kaufmännischen Koulanz begeben, wie dies in Reklamationssachen Grundsatz des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, namentlich auch der preußischen Staatsbahn-Verwaltung ist; man darf nicht von vornherein auf die Klippen etwaiger juristischer oder gar politischer Bedenken auffahren und auf diesen hängen bleiben.

Die vorberegten Frachtermäßigungen und Verkehrserleichterungen können bei den augenblicklich im Betriebe der Eisenbahnen erzielten großen Ueberschüssen ohne Bedenken in größerem Umfange gewährt werden, als dies bisher unter weniger günstigen Verhältnissen bereits geschehen ist. Selbstverständlich dürfen an den für die Tilgung der Eisenbahnschuld erforderlichen Beträgen Abzüge nicht gemacht werden; es wird sich vielmehr empfehlen, zu Zeiten günstiger Betriebsergebnisse, welche, wie die letztjährigen, anscheinend nur in Folge einer vorübergehenden Verkehrssteigerung erzielt werden, die Tilgung der Kapitalschuld besonders zu beschleunigen. Denn gerade in diesem Punkte müssen wir den übrigen europäischen Staaten gegenüber einen Vorsprung zu erreichen suchen, damit, wenn diese dereinst die Gesellschaftsbahnen übernehmen werden, wir mit der Tilgung der Schuld zu Ende sind, und in Höhe der früheren Ausgaben für die Verzinsung die Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen heben können.

Ferner dürften Verkehrserleichterungen dadurch herbeizuführen sein, daß in der Bau- und Betriebsverwaltung bei Neubauten und neuen Betriebseinrichtungen vor Beginn derselben seitens der zuständigen Bau-, Betriebs- und Verkehrsbeamten gemeinschaftlich die Bedürfnisse des Betriebes und Verkehrs geprüft werden, damit die hohen Unkosten für etwaige Umbauten vermieden und größere Ersparnisse an den Ausgaben erzielt würden.

Weitere Ersparnisse würden etwa noch in einer besseren Ausnutzung der Zugkraft bezw. der Beförderungsmittel zu erzielen sein. In den Güterzügen sind durchschnittlich nur gegen 70 bis 75 Wagenachsen befördert worden und jede Güterachse ist durchschnittlich nur mit 2340 kg beladen gewesen. Ersteres Ergebniß könnte u. E. durch Ansammeln von Wagenladungen an geeigneten Mittelpunkten zum Zwecke der Abfertigung von Sonderzügen, und letzteres Ergebniß durch Beseitigung der Mittelspersonen aus dem Frachtgeschäft und durch Ansammeln der Stückgüter zu Wagenladungen seitens der Eisenbahn noch bedeutend günstiger gestellt werden.

Schließlich sei noch auf die Ersparnisse aufmerksam gemacht, welche durch Verminderung des Schreib- und Controlwesens herbeigeführt werden können.

---

19. Der Verkehr unter der Staatsbahnverwaltung und dem Schutzzoll.

Die hohen Wogen der zu Anfang der siebenziger Jahre in Deutschland eingetretenen wirthschaftlichen Verkehrsfluth legten sich gleich nach 1873 und die übergetretenen Verkehrsströme gingen allmählich in ihr natürliches Bett zurück. Nur vereinzelt machte sich zeitweise noch eine Springfluth in dem Vertriebe der von der launigen Mode besonders begünstigten Gegenstände bemerkbar, oder es bewegte sich, sei es in Folge des allzu hohen Wogenganges in den Verkehrsgebieten der außerdeutschen Staaten, sei es im Inlande nach einer guten Ernte oder nach sonst außergewöhnlichen Vorgängen — eine befruchtende Welle auf kurze Zeit über unser Verkehrsgebiet.

Im Allgemeinen stand der Verkehr bis 1887 unter dem Zeichen der Abwägung der zu schwer wiegenden Kräfte der Erzeugung bezw. des Angebots gegen die abnehmenden Kräfte des Verbrauchs bezw. der Nachfrage.

Wir wollen vorab kurz die allgemeine Lage des Personen- und des Güter-Verkehrs auf den Eisenbahnen berühren.

a. Personenverkehr.

Nach Fertigstellung der Orientbahn erfolgt die Personenbeförderung zwischen sämmtlichen Hauptstädten des Festlandes in Schnellzügen mit direktem Anschluß bezw. in direkt durchgehenden Schnellzügen von Paris bezw. Madrid einerseits über Wien nach Konstantinopel und andererseits über Berlin nach Petersburg, sowie von Rom bezw. Triest über Wien nach Berlin und Petersburg. Die Schnellzüge bieten alle möglichen Bequemlichkeiten: Schlafstellen, Speisesäle, Aborte u. s. w. Legt man sich Abends in Köln in einen Eisenbahnschlafwagen, so erwacht man am andern Morgen in Berlin und man hat einen Weg von 75 Meilen im Schlaf zurückgelegt.

Auf den deutschen Bahnen wurden befördert:

1881/82	223 651 866	Personen mit einer Einnahme von	235 790 000 ℳ
1885/86	275 440 945	„ „ „ „ „	264 505 000 „
1886/87	295 758 906	„ „ „ „ „	275 020 000 „
1887/88	315 991 747	„ „ „ „ „	284 250 000 „

Die vielseitigen Bewilligungen von Fahrpreisermäßigungen in Ausnahmefällen bilden anscheinend den Uebergang zu einer allgemeinen Herabsetzung der Fahrgelder. Der Einfluß der Ermäßigungen zeigt sich in den Einnahmen, welche bei weitem nicht in dem Verhältniß gestiegen ist, in welchem die Anzahl der beförderten Personen zugenommen hat. Da der Personen-Verkehr jetzt schon kaum einen Reingewinn abwirft, so wird eine allgemeine Ermäßigung von Bedeutung wohl nicht zu erwarten sein, weil dieselbe andernfalls auf Kosten der Güterbeförderung erfolgen würde.

Nach den gemachten Beobachtungen tritt bei einer Ermäßigung oder Erhöhung des Fahrgeldes in nur einer Klasse eine Verschiebung in der Benutzung der anderen Klassen ein. Auf den süddeutschen Bahnen, welche keine vierte Wagenklasse führen, ist die Benutzung der ersten und zweiten Klasse eine stärkere, als auf den preußischen Bahnen, auf welchen noch eine vierte Wagenklasse eingestellt ist. Bei einer Ermäßigung der ersten Klasse würde in diese eine Anzahl von Personen aus der zweiten Klasse übergehen; bei einer Ermäßigung der zweiten Klasse würde sich ein Theil der Reisenden in dieser, alsdann stärker benutzten Klasse, nicht mehr heimisch fühlen und in die erste Klasse übergehen. Andererseits würde ein Theil der Reisenden der dritten Klasse die ermäßigte zweite Klasse benutzen. Diese Erscheinung ist auf die Verschiedenheit der gesellschaftlichen Stellung der Reisenden zurückzuführen. Eine wesentliche Aenderung in einer der 3 bezw. 4 Klassen würde somit nur dann mit Erfolg durchgeführt werden können, wenn man in den anderen Klassen ebenfalls eine entsprechende Aenderung eintreten ließe. Da die gleichzeitige Ermäßigung des Fahrgeldes der sämmtlichen Klassen einen zu großen Ausfall an der Einnahme zur Folge haben würde, so hat man vorläufig den Weg der Ausnahmebestimmungen für Fahrpreisermäßigungen gewählt.

Die Verschiedenheit der Fahrpreise auf den einzelnen deutschen Bahnen führt zu manchen Unzuträglichkeiten. Da im Wechselverkehr der deutschen Bahnen und im Verkehr derselben mit den Bahnen der Nachbarländer die Fahrpreise nicht in Höhe der bei den einzelnen betheiligten Bahnen bestehenden billigsten Fahrpreise erstellt werden, sondern im Allgemeinen ein Durchschnittssatz oder gar einer der höchsten Sätze für den Preis der direkten Fahrkarte gewählt wird, so kommt es vielfach vor, daß bei Lösung von Fahrkarten von Bahn zu Bahn die Fahrpreise für die ganze Reiselinie sich billiger stellen als bei Lösung direkter Fahrkarten. Auch bestehen noch auf einzelnen Verkehrsbeziehungen die Fahrpreise aus der Zeit des Wettbewerbs der Gesellschaftsbahnen, welche jedoch nach und nach für die wirkliche Entfernung umgerechnet werden. Zum Zwecke der Regelung der Fahrgeldverhältnisse ist die preußische Staatsbahnverwaltung mit den übrigen deutschen Staatsbahnen in Unterhandlung getreten; nach dem Ergebniß der letzteren steht eine baldige Erledigung in Aussicht.

Unter allen Vorschlägen über Aenderungen in den Fahrgeldtarifen halten wir nur den einen, den Wegfall der ersten Wagenklasse ohne die Fahrgelder für die anderen 3 Klassen zu erhöhen, für zweckmäßig. Hierdurch würden die demnächstige erste und zweite Wagenklasse besser ausgenutzt und die Kosten der Personenbeförderung abnehmen.

Es ließen sich alsdann auch in jedem Zuge mehrere Wagenabtheile für Damen und Nichtraucher herstellen, ohne den Zug zu überlasten bezw. ohne, daß mehr Wagen in denselben eingestellt zu werden brauchten.

Im Uebrigen dürfte auf die Erleichterung des Besuches der zunächst gelegenen größeren Märkte besonders Gewicht zu legen sein, weil zwischen diesen sich zum Zwecke der Abwickelung der täglichen Geschäfte der Hauptpersonenverkehr bewegt. Die Beseitigung der Fahrgeld- und Frachtzuschläge für Brücken 2c. kann nicht dringend genug empfohlen werden. Dieselben erschweren, wo sie heute noch bestehen, im weit verzweigten Wechselverkehr den Wettbewerb und wirken im Nahverkehr für die Eisenbahnen stellenweise wie Durchfuhrverbote. Wir haben Orte, welche annähernd seit 50 Jahren eine Eisenbahn besitzen und die doch, wie zu alter Zeit, die Landstraße benutzen, weil sie billiger ist.

b. Güterverkehr. (Kanäle- und Wasser-Frachten).

Im Allgemeinen hat der Personen-Verkehr regelmäßig eine Zunahme erfahren, während der Güter-Verkehr mehr in den guten Jahren gestiegen und in den schlechten Jahren zurückgegangen ist.

Es wurden befördert:

1881/82	168 277 238 t	mit	einer	Einnahme	von	612 051 464	ℳ.
1885/86	148 979 064 „	„	„	„	„	670 008 096	„
1886/87	156 586 432 „	„	„	„	„	692 840 735	„
1887/88	177 368 209 „	„	„	„	„	750 733 074	„

Während die beförderte Menge mit dem Wechsel des allgemeinen Verkehrs gefallen und wieder gestiegen ist, hat die Einnahme einen Rückgang nicht aufzuweisen. Es ist dies auf den Umstand zurückzuführen, daß die Güter auf weitere Entfernungen befördert worden sind.

Wir müssen hier noch besonders darauf aufmerksam machen, daß die Zunahme in der Personen- und Güterbeförderung nicht gleichbedeutend ist mit einer Zunahme des allgemeinen Verkehrs. Die mit der Eisenbahn auf weitere Entfernungen mehr beförderten Personen und Güter werden zum größeren Theil nach Eröffnung der Nebenbahnen in den Nebengebieten mit der Post bezw. der Fuhre weniger befördert.

In dem Wettbewerb der Eisenbahnen gegen die Wasserstraßen haben erstere durch die Schnelligkeit der Beförderung hauptsächlich die mehrwerthigen Kaufmannsgüter, die halbfertigen und fertigen Waaren, an sich gezogen, während letztere bei der Beförderung der billigeren Massengüter, wie Kohlen, Erze, Steine, Getreide u. s. w. den Vorzug erhalten.

Unter dem Gesetze der Billigkeit werden mit der Zeit die natürlichen Wasserstraßen, die Flüsse, auf welchen im Fahrbetriebe die Dampfkraft angewendet werden kann, mit Hülfe zweckmäßig eingerichteter Schiffe, Hafenanlagen und Ladevorrichtungen unter den Verkehrswegen wieder den ersten Rang einnehmen; ihre Fahrbahn erfordert die wenigsten Unterhaltungskosten und kann verhältnißmäßig schnell und mit großen Lasten befahren werden.

Die Herstellung neuer künstlicher Wasserstraßen (Kanäle) ist ein zweifelhaftes Unternehmen. Mitten in dem gewerbreichsten Bezirke Deutschlands, im Ruhrgebiet, ging die Schifffahrt auf dem Ruhrkanal mit dem Zeitpunkte zurück, in welchem die Eisenbahnen als Mitbewerber auftraten. Auf dem Ruhrkanal wurden 1860 900 000 t befördert; als 1862 die Eisenbahn von Dortmund und Witten über Langendreer, Bochum, Steele, Essen, Mülheim a. d. Ruhr nach Ruhrort und Duisburg eröffnet wurde, sank der Verkehr bis auf 46 800 t im Jahre 1878.

Der Betrieb auf dem Ludwigskanal, welcher die zwei größten Flußgebiete Deutschlands mit einander verbindet, hat bis jetzt Fortschritte nicht gemacht. Was würde dieser Kanal heute sein, wenn derselbe von Anfang an nur in etwa die Erfolge aufzuweisen gehabt hätte, wie die ihn umgehenden Eisenbahnen, mit denen er gleichzeitig in Betrieb gesetzt wurde?

In England und Frankreich sind die Eisenbahnen im Wettbewerb mit den Kanälen siegreich hervorgegangen, in Amerika haben die Eisenbahnen sogar den Sieg über die Flußschifffahrt davon getragen, wobei allerdings nicht verschwiegen werden soll, daß die Eisenbahn-Gesellschaften in Frankreich und England als einflußreiche Theilhaber an den Kanalanlagen auf das Frachtgeschäft der letzteren nicht unwesentlich zu ihren Gunsten einwirkten.

Die Beförderung auf den Kanälen, namentlich da, wo viele Schleusenvorrichtungen vorhanden sind, geht eben zu langsam von Statten und erfolgt bei einiger Entfernung um 10—14 Tage später als mit der Eisenbahn. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen wird der Empfänger in vielen Fällen nicht so lange auf die Ankunft des bestellten Gutes warten können. Zur Winterzeit, gerade wenn der Verkehr am stärksten ist und die auf den Kanälen in der Regel zur Beförderung gelangenden Güter dringend verlangt werden, muß der Verkehr oft Wochen und Monate lang wegen eingetretenen Frostwetters eingestellt werden. Wer wird z. B. Kartoffeln im Herbst, Winter und Frühjahr, oder auch nur in etwa eilige Kohlensendungen in der Winterzeit auf dem Kanal befördern? Bei einer Unterbrechung der Schifffahrt tritt

anstatt der beabsichtigten Entlastung der Eisenbahnen durch die Kanäle gerade eine Ueberlastung der Eisenbahnen ein. Letztere müssen für die kurze Zeit den gesammten Verkehr bewältigen und zu diesem Ende einen besonderen Wagen- und Maschinenpark bereit halten, welcher für den größten Theil des Jahres unbenutzt bleiben wird. Man kann auch den Empfängern nicht zumuthen, den Bedarf für die Winterzeit bereits im Sommer vermittelst der Kanäle zu beziehen, einestheils würden die Güter durch die lange Lagerung verderben, anderntheils aber auch die Zinsverluste die Frachtvortheile wieder aufheben.

Nichtsdestoweniger wird von allen Seiten die Herstellung neuer künstlicher Wasserstraßen beantragt. Da das Anlagekapital sich voraussichtlich nicht genügend verzinst, so muß als Unternehmer der Staat für den Verkehr eintreten. Derselbe ist bereits durch Gesetz von 1886 ermächtigt worden.

1) Zur Herstellung eines Schifffahrtskanals, welcher bestimmt ist, den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittleren und unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen zu verbinden und zwar zunächst für den Bau der Kanalstrecke von Dortmund bezw. Herne über Henrichenburg, Münster, Beverungen und Papenburg nach der unteren Ems,

2) Zur Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstraße zwischen Oberschlesien und Berlin a) zur Verbesserung der Schifffahrtsverbindungen von der mittleren Oder nach der Oberspree bei Berlin, b) zur Verbesserung der Schifffahrt auf der Oder von Breslau bis Kosel,

nach Maßgabe der von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzenden Plane den Betrag von . . . . . . 58 400 000 *M.* zu 1
und vorläufig den Betrag von . . . . 12 600 000 „ „ 2a
im Ganzen also . . . . 71 000 000 „
zu verwenden. Der erforderliche Grund und Boden muß von den betheiligten Kreisen unentgeltlich gestellt werden.

Nach dem Berichte des Herrn Ministers v. Maybach an den Kaiser sind in dem letzten Jahrzehnt allein in Preußen zu Zwecken der Binnenschifffahrt zusammen 183 996 966 *M.* verwendet worden.

In Aussicht genommen sind u. A. noch die Kanalisation der Mosel, ein Kanal, welcher die Elbe mit dem Dniester, die Elbe mit der Donau und die Oder mit der Donau verbindet; auch sind in Elsaß-Lothringen weitere Kanalanlagen im Anschluß an den Rhein einerseits und an das französische Kanalnetz andererseits geplant.

Wäre es nicht zweckmäßiger, wenn, soweit nicht die Dampfkraft auf den Wasserstraßen Anwendung finden kann, die für Kanäle aufzuwendenden hohen Beträge zur Herstellung von kürzeren, die betreffende Richtung einschlagenden Eisenbahnverbindungen verwendet würden? Man erreichte hierdurch wenigstens, daß außer dem Verkehr der Massengüter auch der übrige Güter- sowie der Personen- und Viehverkehr eine Erleichterung erführe.

Wenn auch die Unterhaltung und der Betrieb der Eisenbahnen größere Kosten verursacht, so ist doch wohl zu bedenken, daß diese Mehr-

kosten dem Verkehre zufließen, während in dieser Hinsicht die Kanäle nach der Betriebseröffnung fast als todte Anlagen betrachtet werden können.

Anders steht die Sache bei den größeren Kanälen, welche für Seeschiffe fahrbar sind und den Wasserweg um ein Bedeutendes abkürzen, wie dies beim Suez-Kanal der Fall ist. Die deutsche Regierung hat durch Gesetz vom 16. März 1886 zur Herstellung eines solchen Kanals zwischen der Nord- und Ostsee 156 000 000 ℳ. bewilligt, wovon Preußen, welches durch diese Anlage den Hauptvortheil erhält, im Voraus 50 000 000 ℳ. gewährt. Der Panama-Kanal ist ein ähnliches Unternehmen, durch welches das atlantische Meer mit dem großen Meere verbunden wird. Auch Frankreich beabsichtigt, einen solchen Kanal zwischen dem atlantischen Meere und dem Mittelmeere herzustellen.

Die Flüsse in Deutschland können im inneren Verkehr wenig benutzt werden; dieselben nehmen fast ausschließlich den Lauf von Süden nach Norden, durchschneiden, besonders in Nord- und Mitteldeutschland, die von Westen nach Osten führenden Hauptstraßen des inneren Verkehrs und dienen vorzugsweise dem Verkehre mit dem Auslande.

Die Erzeuger in England, in welchem Lande die Rohstoffe sich bis zu den Erzeugungsstellen, und die Erzeugnisse bis zu den Verbrauchsstellen, selbst bis weit ins Innere Deutschlands, auf dem billigen Wasserwege verfrachten lassen, haben somit unsern inländischen Erzeugern gegenüber einen Vorsprung, welche besonders bei der Kohlen- und Eisenerzeugung in die Waagschale fällt. Diesen Vortheil beabsichtigen die englischen Bahnen dadurch auszunutzen, daß sie für eigene Rechnung neue Schiffsverbindungen nach dem Festlande herstellen wollen.

Vermöge der billigen Wasserfrachten hat sich der Wettbewerb der spanischen Erze im Rheingebiet derart fühlbar gemacht, daß die preuß. Regierung zur Unterstützung der Erzeuger im Sieg-, Lahn- und Dillgebiet billige Nothstandstarife für inländisches Erz einführen mußte.

Unsere östlichen Nachbaren bemühen sich, ihre für den Westen bestimmten Haupterzeugnisse, wie Getreide, Sprit, Zucker zu ganz niedrigen Frachten über den kürzesten Schienenweg nach ihren Häfen zu befördern, von wo alsdann ebenfalls der billigere Wasserweg benutzt wird.

Die Frachten für landwirthschaftliche Erzeugnisse betragen durchschnittlich auf eine Entfernung von 500 km in Rußland 1 ℳ. 18 ₰, in Oesterreich 1 ℳ. 60 ₰, in Deutschland 2 ℳ. 37 ₰ für 100 kg.

Die Frachtermäßigung für landwirthschaftliche Erzeugnisse auf den russischen und österr. Bahnen ist durch den starken Wettbewerb Nordamerikas Indiens und Australiens bedingt. In Amerika ist z. B. noch in der letzten Zeit Getreide zu 0,81 ₰ für das tkm oder zu einem Drittel des Einpfennigtarifs befördert worden. Die Fracht beträgt somit für 100 kg auf eine Entfernung von

1600 km (Chicago)	aus dem Innern Amerikas bis zu den Häfen	M. 1,30,	von da bis Düsseldorf	M. 2,20
1000 „	aus dem Innern Rußlands bis Riga oder Odessa	„ 2,31,	„ „ „ „	M. 1,45 bezw. „ „ 1,85
800 „	„ „ „ Oesterreich-Ungarns bis Triest	„ 2,56,	„ „ „ „	„ 1,60

Auf den österr. und russischen Bahnen ist die Fracht also auf bedeutend kürzere Entfernungen immer noch wesentlich höher als auf den amerikanischen Bahnen bei den größeren Entfernungen und dennoch sind erstere, namentlich die russischen Bahnen, im Wettbewerb bereits zu weit gegangen.

In Oesterreich hat die Südbahn die Frachten im Verkehre mit Triest bereits so weit heruntergesetzt, daß die Einnahmen unter gewöhnlichen Verkehrsverhältnissen bedenklich zurückgehen. Die ungarische Staatsbahn hat kaum 2,5% für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals aufzuweisen. An eine direkte Beförderung von Getreide mit der Eisenbahn aus Oesterreich-Ungarn nach dem Westen Deutschlands kann unter den heutigen Verhältnissen kaum mehr gedacht werden. Die Durchfuhr auf den Eisenbahnen von Oesterreich-Ungarn nach Belgien, Holland, Frankreich, England hat fast aufgehört.

Die direkte Eisenbahnfracht von Pest und Wien nach Düsseldorf beträgt 6 ℳ 2 ₰ bezw. 4 ℳ 67 ₰ für 100 kg.

Die Wasserstraßen werden deshalb benutzt, so weit es eben angängig ist. Die nach Nordwesten führenden österr. Bahnen haben für Tetschen und Bodenbach an der Elbe billige Tarife für österr. Landeserzeugnisse erstellt, welche von diesen Umschlagplätzen aus auf dem Wasserwege zum Nachtheile der norddeutschen Bahnen nach Deutschland eingeführt bezw. durch Deutschland durchgeführt werden, während über die Donau bis Passau und Regensburg zu gleichen Zwecken billige Wasserfrachten erstellt sind. Die Güter werden von letzteren Plätzen mit der Bahn nach den Rheinumschlagplätzen zu Ludwigshafen und Gustavsburg befördert, von wo die Weiterbeförderung wieder auf dem Wasserwege erfolgt, ebenfalls zum Nachtheile der norddeutschen Eisenbahnen.

In umgekehrter Richtung sind billige Wasserfrachten für die Umschlagplätze zu Mainz, Ludwigshafen und Mannheim a. Rhein eingeführt, von wo die Weiterbeförderung nach Süddeutschland und der Schweiz auf den Eisenbahnen stattfindet. Ferner bestehen für die deutsche Ausfuhr billige Eisenbahntarife für die Umschlageplätze zu Regensburg, Passau und Wien an der Donau. Von letzteren drei Umschlageplätzen aus erfolgt die Weiterbeförderung nach dem Osten und Südosten mit dem Schiffe.

In Rußland hat die Regierung einen starken Druck auf die Eisenbahnen ausgeübt, damit die inländischen Erzeugnisse über Linien der eigenen Bahnen zu möglichst billigen Frachten nach den eigenen Häfen befördert werden. Der Staat hat in Folge dessen u. A. für die nach den deutschen Häfen führende Weichselbahn die derselben verbürgten Zuschüsse zur Verzinsung voll zu zahlen, während die nach Odessa führende Südwestbahn eine angemessene selbstständige Verzinsung aufzuweisen hat. Die direkte Beförderung von Rußland nach dem Rheingebiet, nach Holland, Frankreich, England ist fast bis auf Null zurückgegangen. Nach amtlichen Angaben betrug die Getreide-Ausfuhr Rußlands in den ersten 4 Monaten des Jahres

	über die deutschen Häfen,	über die russischen Häfen;
1888:	1 473 000 Tschetwert	11 490 000 Tschetwert
1887:	733 000 "	7 879 000 "
1886:	468 000 "	4 035 000 "

Ueber die russischen Häfen ist also 10 Mal mehr ausgeführt worden als über die deutschen Häfen.

Die Getreidefrachten sind jedoch in letzter Zeit, nachdem auch in Amerika eine anderweitige Regelung der Getreidetarife eingetreten ist, wieder erhöht worden, weil die von der russischen Regierung zu gewährenden Zinszuschüsse bei einer großen Anzahl von Bahnen doch eine bedenkliche Höhe erreicht hatten.

Selbst in unserm eigenen Binnenverkehr wird beim Versand landwirthschaftlicher Erzeugnisse möglichst der billige Wasserweg aufgesucht.

Nach Rheinland (Saarbezirk ausgenommen) und Westfalen wurden 1886 an Getreide, Hülsenfrüchten und Mehl versandt:

a) mit der Bahn aus den Provinzen Ost- und Westpreußen 10 t, Pommern (nichts), Posen 50 t und Brandenburg 2000 t;
b) mit der Bahn von den Nordseehäfen: Elbhäfen 1650 t, Weserhäfen 9540 t und Emshäfen 17 700 t, zusammen 28 890 t;
c) mit der Bahn von Belgien 22 240 t, von Holland 20 370 t;
aa) aus den unter a genannten Provinzen wurden nach den nächstgelegenen Ostseehäfen (Versand nach den Nordseehäfen ganz gering) mit der Bahn 260 000 t versandt, darunter Ost- und Westpreußen mit 192 400 t;
bb) auf dem Rheine wurden über Emmerich nach Deutschland eingeführt: 707 808 t Getreide und Hülsenfrüchte.

Die direkte Bahnbeförderung von Osten nach dem Westen ist also eine ganz unbedeutende; das Getreide wird nach den Ostseehäfen und von da mit dem Schiff nach dem Westen befördert. Die Wasserfracht beträgt von Stettin nach Düsseldorf 1 ℳ 30 ₰, die Bahnfracht dagegen 3 ℳ 17 ₰ für 100 kg. Würde man für Getreide nach dem Westen den Pfennigtarif, d. h. einen Frachtsatz von 1 ℳ 81 ₰ für 100 kg ab Stettin für Düsseldorf einführen — der Satz des Sondertarifs 3 beträgt auf dieselbe Entfernung 1 ℳ 61 ₰ —, so wäre die Wasserfracht allerdings immer noch um 51 ₰ billiger, da aber auch die Fracht von der Versandstation bis nach den Häfen und die Umladekosten daselbst in Betracht zu ziehen sind, so würde immerhin ein großer Theil der jetzt über die Ostseehäfen gehenden Getreidesendungen direkt mit der Eisenbahn nach dem Westen versandt werden, besonders da die Bahn eine größere Sicherheit für die unbeschädigte Ablieferung des Gutes bietet und die Haftpflicht für trockene Beförderung übernimmt.

Hierdurch würde erreicht, daß, da der Versand von Westen nach Osten um mehr als das Fünffache stärker ist, als in umgekehrter Richtung — der Empfang der 5 fraglichen Provinzen einschl. Berlin betrug 1887 ab Rheinland und Westfalen 345 960 t, der Versand dahin nur 62 330 t —, die jetzt leer zurückgehenden Wagen beladen werden könnten. Die Eisenbahn würde trotz der Frachtermäßigung immer noch einen ansehnlichen Vortheil erzielen und in die Lage versetzt werden, auch die Ermäßigung der Frachten für die nach dem Osten bestimmten Erzeugnisse des Westens in's Auge zu fassen. Die Landwirthe im Westen würden durchaus nicht benachtheiligt werden, da die ermäßigte Bahnfracht noch immer höher ist, als die jetzt zu zahlende Wasserfracht. Viel eher wird eine Benachtheiligung des Westens

eintreten, wenn nach Fertigstellung des Nord=Ostsee= und Dortmund=Ems=Kanals die Wasserfrachten noch weiter ermäßigt werden.

Die Getreidepreise werden sich nach wie vor nach der Einfuhr bezw. dem Angebot des Auslandes richten und durch die fragliche Tarifmaßnahme in keiner Weise berührt werden; auch wird durch die Tarifermäßigung die Zufuhr von den Ostprovinzen nach dem Westen nicht zunehmen. Man könnte heute, wie bereits erwähnt, ohne Bedenken auch die Durchfuhrtarife für Getreide wesentlich ermäßigen, ohne hierdurch die inländische Erzeugung auf dem auswärtigen Markte im Westen zu schädigen.

Auch Bremen hat wiederholt billige Ausnahmetarife für Getreide nach dem Rheingebiet beantragt, um den Verkehr dieser Güter den holländischen und belgischen Häfen zu entziehen. Der Einführung dieser Tarife stehen ebenfalls nach Lage der vorher dargelegten Verhältnisse Bedenken nicht entgehen; ob aber, wie beabsichtigt, zur Verladung dieser Sendungen die zur Beförderung von Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach Bremen &c. gestellten offenen Wagen benutzt werden können, ist sehr fraglich. Mit weniger Schwierigkeiten würde es verknüpft sein, wenn die mit Kohlen und Koks nach Frankreich gehenden und von da leer zurückkehrenden Wagen über das Erzgebiet im Südwesten Deutschlands geleitet würden, um daselbst als Rückladung die von den Werken im Rhein= und Ruhrgebiet so sehr verlangten Erzsendungen aufzunehmen. Diese Rückfrachten könnten wenigstens soweit ermäßigt werden, daß sie mit den Wasserfrachten auf den in Aussicht genommenen Moselkanal gleich zu stehen kämen.

Ferner dürfte die Einführung der billigen für die deutschen Nord= und Ostseehäfen erstellten Ausfuhrtarife auch für die Ausfuhr über die Rheinhäfen Köln und Düsseldorf, welche seit einigen Jahren eine direkte Verbindung vermittelst Seedampfer mit London unterhalten, in Erwägung zu ziehen sein. Die Rhein= und Seeschifffahrts=Gesellschaft zu Köln könnte direkten Anschluß an die deutsche Postdampfschiffslinie des norddeutschen Lloyd nach Ostasien und Australien nehmen, in der Weise wie dies früher in dem inzwischen aufgehobenen überseeischen Verkehr der berg.=märkischen Bahn von den Rheinhäfen Ruhrort und Duisburg aus von der niederländischen Dampfschifffahrtsgesellschaft bewerkstelligt wurde. Die Betheiligung Süddeutschlands, welches jetzt vielfach andere Häfen, namentlich Antwerpen über die luxemburgische Linie und Le Havre über die französische Linie, benutzt, wäre nicht ausgeschlossen, wenn von Köln aus eine direkte Güterabfertigung nach den überseeischen Plätzen stattfinden könnte.

Angesichts des starken Wettbewerbs der Wasserstraßen läßt sich die Wirkung einer direkten Eisenbahn-Verbindung zwischen Deutschland einerseits und Konstantinopel und Samarkand andererseits wenigstens überschläglich feststellen. Wenn die Bahnen auf die kurze Entfernung zwischen dem Lahn= und Sieggebiet einerseits und dem Ruhrgebiet andererseits in der Beförderung der Erze nicht einmal dem Wettbewerb gegen den Wasserweg von Spanien nach dem Ruhrgebiet entgegenzutreten vermögen, wenn selbst die eigenen Provinzen im Osten Deutschlands im Getreideverkeehr dem Wettbewerb von Amerika, Australien, Indien und dem benachbarten Rußland und Oesterreich gegenüber den Seeweg einschlagen müssen, um wie viel mehr wird der See=

weg die Herrschaft im Verkehr mit den von den Orient- und transcaspischen Bahnen erschlossenen neuen Gebieten behaupten, nach welchen der Eisenbahnweg 3000 bezw. 6000 km lang ist.

Wir wollen die Schwierigkeiten des Wettbewerbs der Eisenbahnen auf solche weite Entfernungen noch an einem ferneren Hauptverkehrsgegenstande erläutern. Die 100 kg Baumwolle kosten 110 ℳ. Die Fracht für 100 kg beträgt von Chicago bis New-York 2 ℳ. 10 ₰, von New-York bis Bremen 2 ℳ. Wir wollen annehmen, daß die Beförderung von Baumwolle mit der Bahn aus dem Orient durchschnittlich zu dem Einpfennigtarif zu ermöglichen sei, so würde hiernach die Fracht für 100 kg auf eine Entfernung von 3000 km 8 ℳ. und auf 6000 km 16 ℳ. betragen. Die Amerikaner würden also immerhin die 100 kg um 4 bezw. 12 ℳ. billiger befördern können bezw. im Preise einen Vorsprung von annähernd 4% bezw. 11% haben.

Die überspannten Hoffnungen, welche sich an die Eröffnung der Orientbahnen knüpfen, werden wohl ebenso wenig in Erfüllung gehen, wie die s. Zt. in die Eröffnung der ersten nach dem mittelländischen Meere führenden Eisenbahnen und des Suezkanals gesetzten Hoffnungen. Der Verkehr zwischen England und seinen ostindischen Besitzungen geht auch nach der Eröffnung des Suezkanals immer noch nicht über das Festland, wenn auch die Zufuhr nach dem Festlande selbst über die südeuropäischen Häfen eine stärkere geworden ist. Und so wird auch wohl der Verkehr ab Samarkand und Konstantinopel wesentliche Aenderungen auf dem europäischen Markte nicht hervorrufen. Nur die werthvolleren Güter, wie Gewürze, Südfrüchte u. s. w. bezw. Webstoffe, Kurzwaaren u. s. w., werden wie vor 1000 Jahren wieder mehr den Weg über Land einschlagen. Der Massenverkehr wird aber nach wie vor den Wasserweg beibehalten.

c. Der allgemeine Verkehr. (Schutzzoll.)

Die preußische Regierung, welche bereits in den vierziger Jahren erkannt hatte, daß, wenn sie den damals nothleidenden Eisenbahnen nicht die rettende Hand darbiete, einem großen Theile des Volkes der bis dahin demselben von den Eisenbahnen zugeflossene Verdienst entzogen werde, hielt mit vollem Recht auch die staatliche Hülfe in der nach der Sturmzeit der siebenziger Jahre eingetretenen Verkehrs- und Arbeitsnoth für geboten. In der zwischenliegenden Zeit von 30 Jahren waren mit jedem neuen Jahre neue größere Eisenbahnunternehmungen entstanden und bei dem dicht verzweigten Schienennetz war das ganze Volk mehr oder weniger mit seinen Bedürfnissen auf die nun plötzlich in's Stocken gerathene Verkehrsanstalt angewiesen. Die in der flotten Zeit des allgemeinen Verkehrsaufschwungs irre geleiteten Kräfte der Gewerbe und des Handels standen mit ihren für die Erzeugung bezw. den Austausch der Erzeugnisse eben erst neu getroffenen Einrichtungen den hinsiechenden Verbrauchskräften des Landes gegenüber.

Die Betheiligung des Auslandes am inländischen Markte war seit Einführung der Eisenbahnen, von welcher Zeit an der Verbrauch immer mehr zugenommen hatte, nicht fühlbar geworden. Nachdem aber der Verkehr zurückging und im Inlande der Verbrauch von der inländischen Er-

zeugung allmählig doppelt und dreifach gedeckt werden konnte, wirkte die starke Betheiligung des Auslandes an dem inländischen Markte höchst nachtheilig auf Gewerbe und Arbeit und schwächte die Nachfrage nach inländischen Erzeugnissen.

Zur Stärkung der gewerblichen Kräfte und Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen Angebot und Nachfrage warf das deutsche Reich den Schutzzoll in die Waagschale der Erzeugung, während die einzelnen deutschen Staaten den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes in die Waagschale des Verbrauchs legten und die nothleidenden Bahnen ankauften, überhaupt zur Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen übergingen.

Sehen wir zunächst zu, in wieweit der weitere Ausbau der Eisenbahnen bei der Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen Erzeugung und Verbrauch mitwirkt.

Unter der Staatsbahnverwaltung vollzog sich der Eisenbahnbau, abgesehen von der Fertigstellung der noch von den Gesellschaftsbahnen beantragten, sowie der in der letzten Zeit zu militärischen Zwecken erforderlichen Linien, bis jetzt mit größerer Regelmäßigkeit, ohne Ueberstürzung und in engem Anschluß an die Bedürfnisse des Verkehrs. Die für den Bau und Betrieb der Bahnen flüssig werdenden Gelder stärken die Verbrauchskraft des Landes, ohne die Erzeugung gerade übermäßig anzustrengen und aufzuregen.

Bei den deutschen Bahnen betrugen:

	Die Ausgaben für Eisenbahn-Neubauten. ℳ.	Die Betriebs-Ausgaben. ℳ.	Der Reingewinn. ℳ.	Zusammen. ℳ.
1855	138 000 000	78 000 000	75 000 000	291 000 000
1873	742 500 000	463 800 000	291 000 000	1 497 300 000
1878	200 000 000	441 600 000	379 400 000	1 021 000 000
1880	360 000 000	448 200 000	399 800 000	1 208 000 000
1881	286 000 000	463 000 000	431 000 000	1 180 000 000
1882	146 000 000	484 000 000	453 000 000	1 083 000 000
1883	87 500 000	525 000 000	446 000 000	1 058 500 000
1884	279 000 000	529 500 000	452 600 000	1 261 100 000
1885	74 000 000	529 800 000	439 000 000	1 042 800 000
1886	85 000 000	536 700 000	464 800 000	1 086 500 000
1887/88	106 000 000	574 100 000	505 400 000	1 185 500 000

Die Wirkungen der aus dem Reingewinn der Eisenbahnen gezogenen Geldmittel auf den allgemeinen Verkehr haben nach der Verstaatlichung der Gesellschaftsbahnen in sofern eine Abnahme erfahren, als diese Gelder nicht mehr den einzelnen Unternehmern sondern der allgemeinen Staatskasse zufließen und theilweise zur Verzinsung der Staatsschuld, theilweise zur allge-

meinen Erleichterung der Lasten des Landes, zur Bestreitung der Ausgaben des Staatshaushaltes, verwendet werden. Nach dem Gesetze vom 27. März 1882 werden z. B. die Jahresüberschüsse der preußischen Staatsbahnverwaltung für folgende Zwecke in der nachstehenden Reihenfolge verwendet:

1. Zur Verzinsung der jeweiligen Staatseisenbahn-Capitalschuld;
2. zur Ausgleichung eines etwa vorhandenen Fehlbetrages im Staatshaushalt, welcher andernfalls durch Anleihen gedeckt werden müßte, bis zur Höhe von 2 200 000 ℳ;
3. zu Tilgung der Staatseisenbahn-Capitalschuld bis zu $^3/_4$% der Höhe derselben.

Die bezüglichen Gelder kommen somit dem Verkehr zum Theil gar nicht, zum Theil nur indirekt zu gut, während dieselben früher in den Händen der Unternehmer vielfach zu anderweitigen neuen Unternehmungen verwendet wurden, also dem Verkehre direkt zuflossen.

Die Betriebsausgaben, welche 1855 etwas mehr als die Hälfte der für Eisenbahn-Neubauten verausgabten Beträge ausmachten, haben letztere 1886 um mehr als das 6fache überholt und nehmen mit jedem Jahre bezw. mit jedem neu zur Eröffnung gelangenden km Bahnlänge zu, bis sich dieselben bei vollständiger Einstellung des Eisenbahn-Neubaues zu einem ständigen, nur geringem Wechsel ausgesetzten Zuflusse des allgemeinen großen Vekehrsstromes gestalten.

In Bayern sind 1887/88 nur 32 km, in Sachsen 86 km, in Baden 54 km, in Hessen 3 km, in Elsaß-Lothringen, Württemberg und Oldenburg gar keine Bahnen eröffnet worden. In England wurden 1888 nur 12 km fertig gestellt.

Die Ausgaben für Eisenbahn-Neubauten haben in der ersten Zeit der Eisenbahnen und dann ganz besonders in den siebenziger Jahren die großen Verkehrsschwankungen hervorgerufen. Mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes fließen die für den Eisenbahn-Neubau aufzuwendenden Gelder zwar immer spärlicher, doch sind dieselben auch in den letzten 10 Jahren noch immer von durchschlagendem Einfluß auf den Gang der Geschäfte gewesen. Die guten und schlechten Jahre sind in vorstehender Zusammenstellung nach den aus den Eisenbahn-Neubauten dem Verkehr zugeflossenen Geldern genau zu unterscheiden; die betreffenden Gelder betrugen:

a) in den guten Jahren,	b) in den schlechten Jahren,
1873: 742 Millionen Mark,	1878: 200 Millionen Mark,
1880: 360 " "	1882: 146 " "
1881: 286 " "	1883: 87 " "
1884: 279 " "	1885: 74 " "
	1886: 85 " "

Es mußte allerdings in die Waagschale fallen, wenn im Jahre 1883 200 Mill. ℳ weniger als 1881 u. 1885 u. 1886 je 200 Mill. ℳ weniger als 1884 auf den Markt kamen. Es ist aber nicht denkbar, daß in Deutschland der Verkehr durch neue Eisenbahnunternehmungen in einem Maße beeinflußt werden kann, wie dies in den siebenziger Jahren der Fall war, indem schwerlich fernerhin bis zu 2400 km Eisenbahnen in einem Jahre gebaut werden. 1886 waren Angebot und Nachfrage bezw. Handel

und Gewerbe auf einen jährlichen Geldzufluß aus Eisenbahnunternehmungen (Bau und Betrieb) in Höhe von rund 850 000 000 ℳ angewiesen. Würden selbst die sämmtlichen Gelder für Neubauten in Wegfall gekommen sein, so hätte der Ausfall nur 10% ausmachen können. 1855 und 1873 würde der Ausfall aber über 100% bezw. 150% betragen haben.

Die Handel- und Gewerbetreibenden stellen zwar bei den Staatsregierungen Anträge über Anträge auf Herstellung neuer Bahnen; es sind dies aber sämmtlich kleinere Nebenbahnen, welche zusammen kaum die vorerwähnte Kilometerzahl erreichen werden, abgesehen davon, daß die Regierungen nicht alle Wünsche auf einmal, sondern dieselben erst nach und nach befriedigt, um eben keine Ueberstürzung hervorzurufen.

Auch die mit der Eröffnung des Betriebes auf den in den letzten 10 Jahren gebauten Nebenbahnen im allgemeinen Verkehr hervorgerufenen Wirkungen sind wesentlich verschieden von den Wirkungen bei den vor dieser Zeit eröffneten Bahnen.

Die jetzt neu gebauten Nebenbahnen, soweit dieselben nicht ausschließlich landwirthschaftliche Gegenden berühren, erschließen zwar, wie die ersten Hauptbahnen, neue Gebiete für den direkten Eisenbahnverkehr; diese Gebiete befinden sich jedoch bereits seit Jahren im Genusse der Wohlthaten der Eisenbahnen, man mußte nur auf mehr oder weniger weite Entfernungen noch die Landstraße benutzen, um zur nächsten Eisenbahnstation zu gelangen. Die Gewerbethätigkeit in den neu angeschlossenen Nebengebieten war aber bereits vor dem Bahnanschluß eine sehr rege, welche enge Fühlung mit der großen Eisenbahnverkehrsbewegung hatte. Die mit der theilweisen Benutzung des Landweges verbundenen Nachtheile wurden durch die billigere Lebensweise, die niedrigen Baukosten und Tagelöhne wieder ausgeglichen, so daß der Wettbewerb gegen die bereits an die Eisenbahn angeschlossenen Gebiete mit Erfolg aufgenommen werden konnte. Nach erfolgtem Bahnanschluß haben die Nebengebiete den älteren Eisenbahnverkehrsgebieten gegenüber einen Vorsprung, indem erstere die Erzeugnisse um die, durch die direkte Benutzung der Eisenbahn erzielten Ersparnisse billiger liefern können.

Die Nebengebiete sind jetzt auch noch dadurch günstiger gestellt, daß die unter den Gesellschaftsbahnen den größeren Verkehrsplätzen eingeräumten Vergünstigungen aller Art unter der Staatsbahnverwaltung aufgehoben und besonders die Frachten für sämmtliche Stationen ohne Rücksicht auf den Umfang des Verkehrs nach der Entfernung gleich hoch erstellt sind.

Die Folge hiervon ist, daß die vor Einführung der Eisenbahnen von den Gewerbetreibenden wegen der günstigen Lage für den Gewerbebetrieb aufgesuchten, in der ersten Zeit des Eisenbahnverkehrs aber vernachlässigten Nebengebiete und Nebenorte wieder zur Geltung gelangen. Viele Erzeuger haben bereits die beschränkt gewordenen Räumlichkeiten in der Stadt zu einträglichen Bauplätzen verwerthet und sich draußen an einer geeignet gelegenen Zwischenstation zum Zwecke einer wirksameren Durchführung des Wettbewerbs neu eingerichtet.

Nach Beendigung des Neubaues und nach Abfluß der für denselben aufgewendeten Gelder beschränken sich die Wirkungen der in Betrieb gesetzten,

nach wirthschaftlichen Gebieten führenden Nebenbahnen zur Hauptsache auf die Vermehrung der Erzeugung in den betreffenden Nebengebieten, in welchen Erzeugungsstellen aller Art vorhanden sind. Eine wesentliche Vermehrung des Verbrauchs tritt in den gewerblichen Nebengebieten nicht ein, weil diese eben vor dem Bahnanschluß bereits mit ihren Bedürfnissen in die allgemeine Verkehrsbewegung eingetreten waren.

Die natürliche Folge der Vermehrung der Erzeugung ohne entsprechende Verstärkung des Verbrauchs ist die Belebung des Wettbewerbs unter den auf den Verbrauch angewiesenen Erzeugern. Dieser Wettbewerb wird durch die nach Beendigung des Neubaues der Nebenbahnen verfügbar werdenden Kräfte wesentlich verschärft. Die in landwirthschaftlichen Gebieten und zu militärischen Zwecken zur Eröffnung gelangten Bahnen haben auf den Gewerbebetrieb noch viel weniger Einfluß, weil sie durch Gebiete führen, in welchen die Gewerbethätigkeit noch nicht entwickelt ist. Die beim Bau dieser Bahnen beschäftigt gewesenen Kräfte müssen sich nach Beendigung des Baues fast ohne Ausnahme in die älteren Gebiete zurückziehen, wo sie den Wettbewerb noch mehr verschärfen. Die Wirkungen der Nebenbahnen decken sich somit in etwa mit denjenigen der Kampfbahnen der siebenziger Jahre, mit dem Unterschiede jedoch, daß durch die Nebenbahnen nur der Wettbewerb im Waarengeschäft, nicht aber auch derjenige im Eisenbahnfrachtgeschäft verschärft wird. Auch verschaffen die Nebenbahnen nur den verhältnißmäßig kleinen Nebengebieten eine Verkehrserleichterung, während jede Kampflinie zwei, drei und vier größere Verkehrsgebiete um viele Meilen näher brachte und eine allgemeine Erleichterung im Wechselverkehr herbeiführte.

Doch nicht nur mit dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Eröffnung des Betriebes auf den Nebenbahnen, sondern auch mit der Ausbildung und Vervollkommnung der besonderen Eigenschaften der Eisenbahnverkehrsanstalt selbst wird unausgesetzt auf eine Vermehrung der Erzeugung und naturgemäß gleichzeitig auch auf die Verschärfung des Wettbewerbs hingewirkt.

Die Eigenschaft der neuen Verkehrsanstalt, große Gütermassen, namentlich die billigeren Rohstoffe, auf weitere Entfernungen befördern zu können, als dies vor der Zeit der Eisenbahnen zu ermöglichen war, hat dahin geführt, daß eine Anzahl von Erzeugnissen an Orten hergestellt wird, an welchen dieselben früher überhaupt gar nicht hergestellt werden konnten, weil eben die Hauptbedingungen, die für die Erzeugung derselben erforderlichen Rohstoffe, fehlten. Man begegnet jetzt sogar dem Vorschlage, in dem fast ausschließlich sich mit der Landwirthschaft beschäftigenden östlichen Theile Deutschlands die Gewerbethätigkeit einzubürgern. Diese Landestheile sollen hierdurch von dem gewerblichen Westen unabhängig gemacht und stärker bevölkert werden, damit die Erzeugnisse der Landwirthschaft an Ort und Stelle abgesetzt werden können. An die Ausführung dieses Planes wird wohl vorläufig nicht gedacht werden können.

Die fernere Eigenschaft der Eisenbahn, Güter durch Erstellung von billigen Frachten für immer weiter gelegene Gebiete zugänglich zu machen, wird mit dem größten Eifer gepflegt und ist noch größerer Vervollkommnung

fähig. Sobald bis jetzt eine Eisenbahn ein neues Gebiet erschlossen hatte, welches bis dahin nur wenig oder gar nicht von dem Eisenbahnverkehrsstrome erfaßt worden war, wurden von Seiten der älteren Gebiete direkte Geschäftsverbindungen mit demselben angeknüpft. Doch in den als neue Absatzquellen für die älteren Verkehrsplätze erschlossenen Gebieten entwickelt sich nach und nach die Gewerbethätigkeit ebenfalls und heute liefern dieselben zum Theil bereits nach den älteren Plätzen und treten mit diesen in Wettbewerb, soweit die beiderseitige Erzeugung eine gleichartige ist. Wir werden es in nicht allzu langer Zeit erleben, daß z. B. Nordamerika an Uebererzeugung leiden, seine gewerblichen — nicht landwirthschaftlichen — Erzeugnisse auf den europäischen Markt bringen und den Wettbewerb der Welttheile unter einander verschärfen wird. Eine große Anzahl von Verbrauchs-Gegenständen, deren Vertrieb sich früher nur auf die nächste Umgegend der Erzeugungsstelle oder doch nur auf ein einzelnes Verkehrsgebiet beschränkte, hat sich inzwischen auf dem Weltmarkte eingebürgert. Viele Erzeuger haben das früher ihren Erzeugnissen anhaftende, nur dem engeren Kreise angepaßte Eigenthümliche fallen lassen und ihre Erzeugung jetzt für den allgemeinen Verbrauch eingerichtet, weil sie unter der Herrschaft der Eisenbahnen ein größeres Absatzgebiet erreichen können.

Wir haben somit eine große Reihe von Umständen zu verzeichnen, welche sämmtlich auf eine Vermehrung der Erzeugung und auf eine Verschärfung des Wettbewerbs im Waarenverkehr hinwirken. Die Folge hiervon ist ein allgemeiner Rückgang der Waarenpreise.

Es mag dies für den Verbraucher eine erwünschte Erscheinung sein, für die Erzeuger aber nicht. Die Letzteren greifen denn auch zu den verschiedensten Mitteln, um entweder der rückläufigen Bewegung in den Waarenpreisen Einhalt zu thun, oder doch wenigstens billiger liefern zu können als die übrigen Mitbewerber.

Das billigste Mittel ist die Beantragung von Frachtermäßigungen, um an den Herstellungskosten zu sparen und auf diese Weise einen größeren Vorsprung zu erzielen.

Ein weiteres Mittel ist die Vereinigung der sämmtlichen Erzeuger einer Güterart zu einem gemeinschaftlichen Verbande. Es werden höhere Preise festgesetzt, unter denen kein Verbandsmitglied seine Erzeugnisse vergeben darf. Die rheinisch-westfälischen Kohlenzechen haben auf diese Weise eine Erhöhung der Kohlenpreise bis zu 30% erzielt. Bei Anwendung dieses Mittels treten jedoch verschiedene Schwierigkeiten zu Tage. In erster Reihe hält es schwer, unter bindenden Verpflichtungen die sämmtlichen Erzeuger zum Eintritt in einen solchen Geschäftsverband zu bewegen. Der eine oder andere Erzeuger tritt dem Verbande nicht bei, liefert billiger als die Verbandsmitglieder und macht in Folge dessen das Hauptgeschäft, wie dies wiederholt der Fall gewesen ist. Andererseits ist aber auch zu berücksichtigen, daß die einzelnen Zweige der Gewerbethätigkeit in einem abhängigen Verhältniße zu einander stehen. Der einzelne Gewerbezweig kann nicht allein in dem allgemeinen Verkehrsgeleise vorauseilen, ohne entweder andere Zweige mit fortzuziehen oder hinter sich zurückzulassen. Der vorauseilende Theil wird nur zu bald merken, daß er wichtige Verbindungen verloren

hat, und daß er nur mit dem zurückbleibenden Theile zusammen einen betriebsfähigen Zug ausmachen kann. Wir sehen dies am deutlichsten bei der Kohlenerzeugung. Die Zechen haben höhere Preise vereinbart als ihre Abnehmer an der Sieg und Lahn bezahlen können. Der Eisenerzeugung in letzteren Gebieten wird dadurch der Wettbewerb gegen das Ausland erschwert und die Abnahme der Eisenerzeugung wird naturgemäß auch eine Abnahme der Kohlenerzeugung zur Folge haben. Die hieraus hervorgehenden Nachtheile werden erst recht empfunden werden, wenn die augenblickliche starke Nachfrage nach Kohlen und Eisen abgenommen hat. Die Steingrubenbesitzer bilden ebenfalls größere Verbände.

Andere Geschäftsverbände haben die Preise so hoch gestellt, daß der Zoll keinen Schutz mehr gegen die Einfuhr der gleichartigen Erzeugnisse des Auslandes bietet und der Bedarf billiger vom Auslande bezogen werden kann, wie dies z. B. bei Gegenständen des Eisenbahnbedarfs der Fall ist. Um nun auch diesen Ausweg zu versperren, vereinigen sich die inländischen Erzeuger mit den ausländischen zu einem internationalen Verbande. So ist z. B. ein internationaler Schienenverband in Aussicht genommen.

Die Erwerbslust geht noch einen Schritt weiter und bildet sogenannte Ringe, in welchen das Großkapital den sämmtlichen Vorrath bestimmter Erzeugnisse anzukaufen sucht, um demnächst nach Beseitigung der Mitbewerber die Preise nach Belieben in die Höhe schrauben zu können. Doch diese Art von Ausbeute ist mit noch größeren Nachtheilen und Gefahren verknüpft. Wir haben dies in früherer Zeit schon an dem Oelring und in letzter Zeit noch an dem Kupferring gesehen. Die Unternehmer hatten eben nicht berücksichtigt, daß bei allzu hohen Preisen die Nachfrage sich abwendet und zu anderen geeigneten Ersatzmitteln ihre Zuflucht nimmt; ferner daß gerade durch die hohen Preise auch andere Erwerbslustige herangezogen werden, welche den Preis streitig zu machen suchen.

Ein anderes Mittel ist die Massenerzeugung. Wir haben früher bereits ausgeführt, daß je mehr Wagen einem Zuge angehängt und je weiter diese Wagen in einem Zuge befördert werden, um so niedriger sich die Kosten der Zugbeförderung und um so höher sich die Ueberschüsse für die Eisenbahnunternehmer stellen. Grade so verhält es sich bei der Waarenerzeugung. Je stärker die Maschinen und je größer die von denselben getriebenen gewerblichen Anlagen sind, um so größer ist die Menge der Erzeugnisse und um so höher der für dieselben erzielte Gesammtgewinn. Wie es nun den Eisenbahnen ermöglicht wurde, die Fuhrunternehmer in Folge der billigen Massenbeförderung aus dem Frachtgeschäft zu verdrängen, so beabsichtigen die großen Erzeuger die kleinen Mitbewerber durch billigere Massenerzeugung aus dem Waarengeschäfte zu beseitigen. Die Besitzer von Werken und Fabriken bis zum Bierbrauer und Kaffeebrenner wandeln zu diesem Ende in der Regel ihr Geschäft in ein Aktienunternehmen um, suchen ihre Anlagen zu vergrößern und mit der größt möglichsten Dampfkraft zu arbeiten, um durch Großbetrieb die Waaren billiger herstellen und liefern zu können und um durch die Massenerzeugung dennoch den Verdienst zu steigern.

Durch dieses Mittel ist dem Verkehr im allgemeinen nicht gedient. Die Waarenpreise werden zwar noch immer niedriger, aber je mehr die Dampfkraft zu vorgedachtem Zwecke ausgebeutet wird, je geringer wird die Zahl der Erzeugungsstellen, wodurch die Verbrauchskraft des Landes nur beeinträchtigt werden kann. Es wächst aber die Zahl derer, welche ohne Aussicht auf ein Weiterkommen, sich mit dem einfachen Tagelohn ihr lebenlang begnügen müssen. Für unsern großen wirthschaftlichen Haushalt sind Teiche voller Karpfen den einzelnen Hechten immerhin vorzuziehen. Daß aber die großen Aktienunternehmungen die Eigenschaften eines Hechtes im Karpfenteiche besitzen und die kleineren Gewerbetreibenden aus dem geschäftlichen Verkehrsleben verdrängen, ist ein natürlicher Hergang, welcher unter gewöhnlichen Verkehrsverhältnissen und nach Erschöpfung der übrigen, jetzt noch bei der Aufnahme des Wettbewerbs vorhaltenden Ausfluchtsmittel mit jeder neuen großen Gründung um so auffallender in die Erscheinung treten wird.

Dieselben Wirkungen würden zu Tage treten, wollte der Staat die Erzeugung oder den Verkauf der einen oder anderen Waare ausschließlich selbst in die Hand nehmen. (Monopol — Branntwein, Tabak u. s. w.)

Der Arbeitnehmer greift zu dem Mittel der Arbeitseinstellung, um seinen Verdienst zu heben. Aber auch hier liegt die Gefahr vor, daß höhere Löhne verlangt werden, als der Arbeitgeber zahlen kann, um das Erzeugniß seiner Arbeit wettbewerbsfähig zu erhalten.

Im allgemeinen verlegt man sich auf die Herstellung einer guten Waare, welche von dem Verbraucher begehrt wird und dem Erzeuger den übrigen Mitbewerbern gegenüber den Vorzug verschafft. Dieses Mittel ist es hauptsächlich, welches heute dem kleinen Erzeuger, namentlich dem Handwerker, den Wettbewerb noch erleichtert. Man geht wieder zu den alten Innungen und Genossenschaften über, in welchen der Handwerker die Kräfte der sämmtlichen mit ihm dasselbe Interesse vertretenden Mitarbeiter sammeln und in den besonders zu diesem Zwecke errichteten Fachschulen ausbilden kann zu gemeinschaftlichem Vorgehen in dem immer schwieriger werdenden Wettbewerb. Der Meister, welcher eine für den praktischen Gebrauch geeignete, schöne und dauerhafte Handarbeit liefert, macht heute wieder gute Geschäfte, indem seine Waare der leichteren Maschinenarbeit vorgezogen wird.

Bei dem gewaltigen, täglich im Binnenverkehr vor sich gehenden Güteraustausch ist der Wohlstand des Landes gestiegen und mit diesem haben sich die Bedürfnisse des Volkes vermehrt, welches Anspruch auf immer feinere Genüsse, bequemere Einrichtungen und bessere Verbrauchsgegenstände erhebt.

An die Seite der Post- und Telegraphen-Anstalten ist in dem letzten Jahrzehnt der Fernsprecher getreten. Derselbe ist fast allgemein in den größeren Städten zur Einführung gelangt, auch stehen einzelne Städte bereits unter sich im Fernsprechverkehr. Deutschland hat 84 736 km Telegraphenlinien mit 283 907 km Telegraphenleitungen. Bereits Anfangs 1887 bestanden in Deutschland 164 Stadtfernsprecheinrichtungen mit 31 325 Sprechstellen und 45 198 km Leitungen. Die Fernsprecheinrichtungen haben

seitdem an Umfang bedeutend zugenommen; in Berlin allein sind jetzt gegen 10000 Fernsprechanschlußbesitzer. Was durch besondere Boten, durch die Post und den Telegraphen nicht schnell genug vermittelt werden kann, das gelangt durch den Fernsprecher zur Erledigung. Derselbe war ein Bedürfniß für den lebhaften Verkehr der Neuzeit mit dem immer stärker werdenden Wettbewerb. Zeit ist Geld, dieses Sprüchwort bewährt sich auch beim Fernsprecher. Die Ersparnisse an Zeit, Papier, Botengängen u. s. w. im Betriebe der größeren gewerblichen Anlagen, im Verkehr der Geschäftshäuser einer Stadt und der Städte untereinander ist unberechenbar.

Gehen wir nunmehr zu einer Betrachtnng der Wirkung über, welche der Schutzzoll auf den Verkehr ausgeübt hat. Derselbe hat in erster Reihe zur Beseitigung der Arbeitsnoth und zur Neubelebung des inneren Verkehrs beigetragen. Der starke Wettbewerb Englands, Frankreichs und Belgiens auf dem inländischen Markte ist gebrochen. Das, was diese Länder vor dem nach Deutschland einführten, kann, soweit dies überhaupt zu ermöglichen ist und die Verbrauchsgegenstände, wie Kolonialwaaren, Südfrüchte, Gewürze, nicht ausschließlich vom Auslande beschafft werden müssen, nunmehr im Inlande hergestellt werden. Je mehr Güter ausländischer Erzeugung an der Grenze durch den Schutzzoll zurückgehalten werden, je stärker wird auf dem inneren Markte die Nachfrage nach inländischen Erzeugnissen.

Die Erzeugung hatte jedoch einen derartigen Vorsprung dem Verbrauch gegenüber, daß dieselbe von letzterem auch nach Einführung des Schutzzolles und Wiederaufnahme des Eisenbahnbaues trotz der eintretenden stärkeren Nachfrage noch immer nicht eingeholt werden konnte. Man sucht den Verbrauch durch künstliche Mittel zu heben und verlegt sich zu diesem Ende darauf, die vorhandenen Verbrauchsgegenstände zu vervollkommnen und zweckmäßiger für den praktischen Gebrauch einzurichten, um auf diese Weise von der Nachfrage bevorzugt zu werden. Ferner verlegt man sich auf die Herstellung ganz neuer Verbrauchsgegenstände, welche sich je nach ihrer Zweckmäßigkeit einer mehr oder weniger großen Nachfrage erfreuen.

Wir haben zu Anfang unserer Betrachtungen hervorgehoben, daß zur Herstellung eines regen Verkehrslebens vier Hauptbedingungen vorhanden sein müssen. Die drei ersten Hauptbedingungen: Die Verschiedenartigkeit der Verbrauchsgegenstände in den einzelnen Verkehrsgebieten, persönlicher Wechselverkehr zwischen den einzelnen Völkern und Landesbewohnern zum Zwecke der Herbeiführung des Austausches der beiderseitigen Verbrauchsgegenstände und drittens bequeme Verkehrswege, auf welchen dieser Austausch billig und schnell vorgenommen werden kann, waren unter der neuen Verkehrsanstalt, als nach Herstellung der ersten über die alten Verkehrsstraßen angelegten Haupteisenbahnlinien zu Anfang der sechziger Jahre der Austausch der Güter zuerst im überseeischen und dann später im inländischen Verkehr eine schnelle Steigerung erfuhr, bereits vorhanden. Nachdem unter dem hierauf eintretenden Wettbewerb das Angebot bedeutend stärker wurde als die Nachfrage, entwickelte sich auch die letzte der Hauptbedingungen: Die Vermehrung und Vervollkommnung der Verbrauchsgegenstände und Vielseitigkeit in der Verwendung und Nutzbarmachung derselben.

Zur Unterstützung der strebsamen Erzeuger hatte die Reichsregierung bereits 1874 das Gesetz über den Markenschutz erlassen, durch welches die Gewerbetreibenden gegen die unbefugte Anwendung ihrer Fabrik- und Waarenzeichen und die Verbraucher gegen den Bezug nachgeahmter minderwerthiger Erzeugnisse geschützt werden. Ebenso sind die gewerblichen Muster und Modelle durch das Gesetz von 1876 über den Musterschutz vor der unbefugten Nachahmung sicher gestellt worden. Nach diesem Gesetz erlangt der Urheber eines neuen Waarenmusters das ausschließliche Recht, dasselbe während der Schutzfrist (bis zu 15 Jahren) zu vervielfältigen. Schließlich wurde 1877 das Patentgesetz erlassen, durch welches dem Erfinder eines Patents die ausschließliche Berechtigung zur Anwendung und geschäftlichen Ausnutzung desselben verliehen wird.

Wer sich durch fleißige Arbeit und gediegene Fachkenntniß eine bevorzugte Stellung erkämpft hat, kann dieselbe dem Ansturm der übrigen, weniger gewissenhaften Mitbewerber gegenüber mit Hülfe der vorerwähnten Gesetze befestigen und ausschließlich zu seinem eigenen Vortheil ausnutzen.

Diese auf eine Vervollkommnung der Verbrauchsgegenstände und Vermehrung des Verbrauchs hinzielende Bewegung wird unter dem Schutze der vorberegten Gesetze wesentlich gefördert. Jeder Erzeuger ist bestrebt, das Beste zu liefern, oder überhaupt etwas ganz Neues herzustellen, dessen alleiniger Vertrieb auf dem großen deutschen Markte ihm wenigstens für eine bestimmte Zeit gesichert ist.

Der Schwerpunkt der heutigen Verkehrsbewegung liegt im inneren Verkehr. Zur besseren Würdigung der hohen Bedeutung des Binnenverkehrs haben wir nachstehend die nach der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Bahnen 1885/87 in den einzelnen Verkehren beförderten Gewichtsmengen aufgeführt.

Es betrug:	1885	1886	1887
	Tonnen	Tonnen	Tonnen
der Gesammtverkehr . .	111 200 000	113 615 000	122 222 000
und zwar der Verkehr im Inlande	93 460 000	96 624 000	103 331 000
der Verkehr mit dem Auslande	17 740 000	16 990 000	18 891 000
der Binnenverkehr der einzelnen Bahnen . . .	37 418 000	38 514 000	40 998 000
der Durchfuhrverkehr von Ausland zu Ausland .	1 505 000	1 511 000	1 769 000

Ein Drittel des Gesammteisenbahn-Verkehrs fällt somit auf den Binnenverkehr der einzelnen Bahnen. Hierzu kommt noch das im Nachbarverkehr der einzelnen Bahnen abgefertigte Gut, welches, wie z. B. in den drei rheinischen Direktionsbezirken, deren Linien durch- und nebeneinanderlaufen, auf ebenso kurze Entfernungen befördert wird. Man kann also

rechnen, daß von dem Gesammtverkehr Deutschlands wenigstens die Hälfte auf den Nahverkehr und über 6/7 auf den inneren Verkehr entfallen.

Welcher Unterschied zwischen dieser Verkehrsbewegung und jener z. B. der Kreuzzüge und der Entdeckung der neuen Welttheile. Früher fiel der größere Vortheil denjenigen Ländern zu, welche den Verkehr in erster Reihe vermittelten, während Deutschland sich erst in zweiter Reihe an dem Güteraustausch betheiligen konnte und den Schwerpunkt auf den Außen- und Zwischenhandel legen mußte. Jetzt unter der Herrschaft der Eisenbahnen entwickelt sich die Volks- und Güterbewegung im eigenen Lande; was im Drängen dieser Bewegung in's Ausland strömt, wird durch den Gegenstrom von dem Auslande wieder ausgeglichen.

Je größer sich der Vortheil der Verwendung und je mehr sich die Unentbehrlichkeit eines Gutes erweist, um so schneller vollzieht sich die Einführung desselben auf dem Weltmarkte.

In dem ausschlaggebenden Güterverkehr gehören die schaffenden und verbrauchenden Kräfte zum weit größten Theile dem Inlande an. Die gegen früher mehr zum Austausch gelangenden Güter sind — und das ist von der weitgehendsten Bedeutung — überwiegend Güter inländischer Erzeugung, welche im Inlande hergestellt und verbraucht werden, deren Werth, einschließlich der Herstellungs- und Beförderungskosten, nicht an das Ausland zu entrichten ist und bei welchen der sich im Austausche ergebende Ueberschuß voll und ganz dem Inlande verbleibt und das Volksvermögen vermehrt. Es ist heute nicht mehr das arme Deutschland, wir sind reich an Schätzen auf und in der Erde und thätig in der Hebung derselben.

Die Wendung, welche in der allgemeinen Verkehrsbewegung nach Einführung der Eisenbahnen zu Gunsten des inneren Verkehrs eingetreten ist, sollte auch von Seiten der Vertreter des Freihandels, den Gegnern unserer heutigen Wirthschaftspolitik, mehr gewürdigt werden. Wir wollen auf eine frühere Zeit gar nicht zurückgreifen und das Ergebniß der Ein- und Ausfuhr Deutschlands unter dem Freihandel im Jahre 1877 und das unter dem Schutzzoll im Jahre 1884 gegenüberstellen. Es betrug

	* Die Einfuhr Tonnen	Der Werth Mark	Die Ausfuhr Tonnen	Der Werth Mark
1877:	18 000 000	4 500 000 000	14 330 000	—
1884:	18 300 000	3 150 000 000	19 880 000	3 260 790 000

* Ausschließlich Vieh. Das Gewicht des im Jahre 1877 nach der Stückzahl angeführten Holzes ist nach dem Verhältniß des Werthes ermittelt worden.

Während 1877 die Einfuhr 3 670 000 t mehr betrug als die Ausfuhr, übersteigt 1884 die Ausfuhr die Einfuhr um 1 580 000 t, und während in der Zeit von 1877 bis 1884 die Einfuhr auf 300 000 t gestiegen ist, weist die Ausfuhr ein Mehr von 5 550 000 t nach. Die Mehreinfuhr in 1884 erstreckt sich auf den größeren Bedarf an Getreide und auf die für die inländische Erzeugung erforderlichen Rohstoffe, welche, wie Baumwolle, spanische und schwedische Erze, in Deutschland entweder gar

nicht oder doch nicht in genügender Menge oder Güte erzeugt werden können. Die Einfuhr ausländischer fertiger Waaren hat dagegen eine bedeutende Abnahme erfahren, und als natürliche Folge hiervon ist auch der Werth der Einfuhr zurückgegangen. Die vortheilhafte Wirkung des Schutzzolles auf die inländische Erzeugung und vaterländische Arbeit ist somit unverkennbar.

Die Bedeutung des seit Einführung des Schutzzolles eingetretenen Umschwungs tritt noch schlagender bei einer Vergleichung des Werthes der eingeführten Güter zu Tage. Der Werth der Einfuhr von 1877 übersteigt den der Einfuhr von 1884 um 1 350 000 000 ℳ. Angenommen, der Schutzzoll sei nicht eingeführt worden und 1884 hätte sich das Ausland an dem inländischen Verbrauch mit 1 350 000 000 ℳ. mehr betheiligt als dies in Wirklichkeit der Fall gewesen ist, so würde die inländische Erzeugung — die voraussichtlich eingetretene Erdrückung durch die überlegene ausländische gar nicht in Betracht gezogen — um denselben Betrag geschwächt worden sein. Wenn nun aber in den Jahren 1882/83 und 1885/86 der im Eisenbahnbau eingetretene Ausfall von nur 200 000 000 ℳ. schon einen außergewöhnlich starken Druck auf den allgemeinen Geschäftsgang ausübte, was für eine Wirkung würde wohl ein 5 mal stärkerer Ausfall verursachen?

Eine andere Frage ist die, wie würde das deutsche Reich heute dastehen, wenn es in den sechziger Jahren anstatt des Freihandels einen höheren Schutzzoll eingeführt und dadurch das Ausland zur Betheiligung an den Kosten der theueren inneren Einrichtungen des heutigen Verkehrs herangezogen hätte? Die Antwort hierauf wird uns von den vereinigten Staaten Nordamerikas gegeben, welche, als sie mit den Einrichtungen für den heutigen inneren Verkehr begannen, den Schutzzoll eingeführt und bis heute beibehalten haben. Die Schuld der vereinigten Staaten betrug 1865 bei Einführung des Schutzzolles 11 575 000 000 ℳ., 1889 dagegen nur 2 585 000 000 ℳ. Das Ausland hat somit für die Betheiligung an dem inländischen Markte gegen 8 990 000 000 ℳ. an der Staatsschuld der vereinigten Staaten abtragen müssen.

Es ist eine vollständige Verkennung der thatsächlichen Verhältnisse, wenn von den Gegnern unserer Wirthschaftspolitik behauptet wird, der Schutzzoll schädige das Land und namentlich den kleinen Mann. 1877/78, nach allseitiger Einstellung der wirthschaftlichen Unternehmungen, waren es gerade die Arbeiter und Tausende von kleinen Geschäftsleuten, welche sich in der schlimmsten Noth befanden. Man hatte sich in der Annahme einer fortwährenden Zunahme des wirthschaftlichen Aufschwungs der Vorjahre geschäftlich ausgedehnt bezw. neu eingerichtet, und als nun anstatt des weiteren Aufschwungs ein schneller Rückgang der Geschäfte eintrat, stand man vor allgemeiner Arbeits- und Geschäftslosigkeit. Nach dem Willen der Freihändler sollten die Hülfsbedürftigen in diesem Nothstande verbleiben, bis der krankhafte Zustand unseres wirthschaftlichen Lebens sich von selbst wieder bessern würde. Man verwies den bedrängten deutschen Arbeits- und Geschäftsmann auf die Selbsthülfe, d. h. mit anderen Worten, man wollte beide zu Grunde gehen lassen, ohne auch nur mit einem Schritt dem überlegenen ausländischen Gegner entgegenzutreten, welcher die Geschäfte und die Arbeit des deutschen Marktes zu einem großen Theil an sich zog.

Das deutsche Volk kann es seinem großen Staatsmann nicht genugsam danken, daß er noch zur rechten Zeit die Noth erkannte und 1879 durch die Einführung des Schutzzolles einen vollständigen Umschwung in der Wirthschafts- und Zollpolitik des deutschen Reiches herbeiführte. Während in unseren westlichen Nachbarländern nach Absperrung des deutschen Marktes die Erzeugung eingeschränkt werden mußte, in Folge dessen die Geschäfte zurückgingen und die Forderungen der Arbeiter nach höheren Löhnen sich mehrten, bezw. die Arbeiter brodlos wurden, ist in Deutschland, abgesehen von der ganz bedeutenden Zunahme des inneren Verkehrs, die inländische Erzeugung im Verkehre mit dem Auslande hinsichtlich der Einfuhr um 1 350 000 000 *M.* und hinsichtlich der Ausfuhr um 5 550 000 t günstiger gestellt und unsere Arbeiter haben lohnende Beschäftigung.

Nach den Angaben des Vereins zur Wahrung der Interessen der chemischen Industrie Deutschlands sind in den zur chemischen Industrie gehörigen Betrieben 1886 allein 23 529 000 Arbeitstage geleistet worden, mit einem Verdienste von 61 798 000 *M.* Es macht dies durchschnittlich für 78 400 Arbeiter einen Lohn von 2 *M.* 60 ₰ für den Tag.

Die Anzahl der in der Eisenerzeugung beschäftigten Arbeiter ist eine bedeutend größere, die Löhne sind dagegen gleich hoch. Der westfälische Bergmann verdient durchschnittlich 3 *M.*

Wenn der Zweck der neuen Wirthschaftspolitik somit erreicht ist, die vaterländische Arbeit sich um ein Bedeutendes vermehrt hat und die Löhne um ein Viertel bis zur Hälfte gestiegen sind, so muß es befremden, daß die Mittel bekämpft werden, welche zu Erreichung dieses Zieles geführt haben.

Zu diesen Mitteln gehört in erster Reihe der Getreidezoll, gegen welchen man besonders scharf vorgeht.

Vorab muß bemerkt werden, daß trotz des Getreidezolles das Getreide noch immer billiger ist als unter dem Freihandel und daß, gleichviel ob Freihandel oder Schutzzoll, der Preis des Getreides oder Brodes bei schlechter Ernte steigt und bei guter Ernte fällt; ferner, daß in ersterem Falle das inländische Getreide minderwerthig und das ausländische besser und theurer ist, sowie der inländische Markt bei dem stärkeren Bedarf mehr als in anderen Jahren auf die Zufuhr aus dem Auslande angewiesen ist. Das ist immer so gewesen und würde unter dem Freihandel nicht anders sein. Dann hat die Börse zu jeder Zeit den geringsten Anlaß zu ihren Spielzwecken ausgenutzt und namentlich politische Ereignisse, Ernteaussichten und Ernteergebnisse, ja sogar Witterungswechsel für sich ausgebeutet, um den Preis des Getreides, je nachdem es in ihrem Interesse lag, steigen oder fallen zu lassen. Das läßt sich auch unter dem Schutzzoll nicht ändern. Die Gefahren eines allzu gewagten Vorgehens treffen jedoch sowohl unter dem Schutzzoll als unter dem Freihandel den Spieler selbst, wie man dies noch in der letzten Zeit bei dem Zusammenbruch zweier größeren Getreidefirmen in Berlin und Antwerpen gesehen hat.

Wir wollen aber annehmen, daß weder in Folge der schlechten Ernte noch durch Börsenspiel, sondern lediglich durch den Schutzzoll die nach der letzten schlechten Ernte eingetretene Erhöhung des Brodpreises um 8 ₰ für das achtpfündige Brod hervorgerufen worden ist. Der Arbeiter, welcher

mit einer Familie von 5 Personen wöchentlich 3 Brode gebraucht, zahlt hierfür unter dem Schutzzoll 24 ₰ mehr. Er verdient aber unter dem Schutzzoll wenigstens 60 ₰ für den Tag mehr als unter dem Freihandel, macht auf die Woche 3 ℳ 60 ₰, sodaß unter dem Schutzzoll ein Mehrverdienst von 3 ℳ 36 ₰ für die Woche bezw. von 174 ℳ 72 ₰ für das Jahr verbleibt.

Billiges Brod kann man z. B. an der Indianergrenze finden, wo der Grund und Boden von der Regierung unentgeltlich abgegeben wird, wo keine Gewerbethätigkeit besteht und der Scheffel Weizen 80 und 90 ₰ kostet. In dem gewerbreichen Osten Nordamerikas aber, wo unter dem Schutzzoll ebenfalls Handel und Gewerbe blühen, da bezahlt man gern das Vier- und Fünffache und behält den Schutzzoll bei. Man schreckt in Amerika vor dem Freihandel zurück, weil derselbe nur europäische Hungerlöhne zur Folge haben könne.

Bei einem allgemeinen wirthschaftlichen Nothstande, wie solcher gegen Ende der siebenziger Jahre eingetreten ist, kann in einer Volksgemeinschaft, wie sie in Deutschland besteht, nicht der einen Hälfte der Einwohner geholfen und die andere Hälfte in der Noth belassen werden. Wären 1879 nur gewerbliche Zölle und keine landwirthschaftlichen Zölle eingeführt worden, so würden erstere ebenfalls ihre Wirkungen verfehlt haben. Nehmen wir an, daß ein Drittel des Zolles vom Auslande getragen wird und zwei Drittel dem inländischen Erzeuger zu gut kommen. In Wirklichkeit standen die Preise 1888 für Weizen am 3. Dezember in Berlin 17 ℳ 50 ₰, in Stettin 18 ℳ 85 ₰, in Wien 16 ℳ 84 ₰, in Antwerpen am 2. Dezember 16 ℳ und 17 ℳ 60 ₰, in Zürich am 30. November 17 ℳ 60 ₰ bis 20 ℳ, sodaß das Ausland weit über zwei Drittel des Zolles trägt. Zu dem angenommenen Drittel erhalten wir:

Bei der Ernte in 1886	a) Durch den Zoll einen höheren Werth von	b) Für die Einfuhr von	eine Zolleinnahme von
Für Weizen u. Spelz: 2 666 423 t	53 328 460 ℳ	273 279,8 t	8 198 394 ℳ
„ Roggen: 6 092 849 „	121 856 980 „	565 265,1 „	16 957 953 „
„ Gerste: 2 337 206 „	23 372 060 „	353 895,6 „	5 308 434 „
„ Hafer: 4 855 894 „	48 558 940 „	81 030,7 „	1 215 460 „
„ Buchweizen: 129 876 „	865 840 „	23 350,7 „	233 507 „
Zusammen	247 982 280 ℳ	Zusammen	31 913 748 ℳ

Die inländische Verbrauchskraft wird somit unter dem Schutzzoll in dem einen Jahr wiederum um 247 982 280 ℳ gestärkt, welcher Betrag, soweit er nicht auf Getreide für den eigenen Gebrauch der Erzeuger entfällt, sich auf ganz Deutschland vertheilt und mehr wie bei jedem anderen Ge-

werbe befruchtend auf allen Gebieten der Gewerbethätigkeit wirkt. Am deutlichsten tritt diese Wirkung allerdings in den in unseren landwirthschaftlichen Gebieten gelegenen Städten und Dörfern zu Tage, wo der Ernteausfall das Barometer für den Geschäftsstand bildet. Wenn aber die Geschäfte in den landwirthschaftlichen Gebieten blühen, so mehren sich auch die Aufträge für die Handel- und Gewerbetreibenden. Die Erfahrungen von Jahrhunderten haben nicht ohne Grund zu dem Sprüchwort geführt: „Hat der Bauer Geld, hat's die ganze Welt". Unter den seit November 1887 erhöhten Zollsätzen wird die Bedeutung der Getreidezölle immer mehr zunehmen.

Der Zoll für das vorangeführte Getreide im Betrage von 31 913 748 ℳ, von welchem nach unserer Annahme ein Drittel vom Auslande für die Betheiligung an unserm inländischen Markte gezahlt wird, kommt der Gesammtheit des Volkes zu gut und wird besonders zur Erleichterung der Steuerlasten des kleinen Mannes verwendet.

Wäre der Zoll für Getreide nicht eingeführt worden, so würde der Werth des Ackerlandes mit den Getreidepreisen gesunken und das Vermögen und die Verbrauchskraft der ländlichen Bewohner immer mehr zurückgegangen sein. Die Landwirthe würden ihren Arbeitern bei weitem nicht die Löhne haben zahlen können, welche von den besser gestellten Gewerbetreibenden gezahlt werden, und die Folge hiervon wäre ein bedeutend stärkerer Zudrang der ländlichen Bewohner, namentlich der Arbeiter, zu den gewerblichen Gebieten gewesen. Bei dem hierdurch unvermeidlich schärfer gewordenen Wettbewerb im Gewerbebetriebe und in den Arbeitsleistungen hätten die Preise der Waaren und die Löhne der Handwerker und Arbeiter ebenfalls zurückgehen müssen. Wenn alsdann auch das Brod um wenige Pfennige billiger geworden wäre, dem Arbeiter würde zu den billigen Lohnsätzen die Ernährung einer Familie aber doppelt schwer gefallen sein und eine Abnahme der Bevölkerung wäre die natürliche Folge gewesen.

Es muß als etwas Selbstverständliches angesehen werden, daß unter der Herrschaft der Dampfkraft im Beförderungsgeschäft auf den Wasserwegen und der Eisenbahn unsere Grundbesitzer mit denen in Rußland oder Amerika, wo der Morgen Ackerland nicht den zehnten Theil so viel werth ist als in Deutschland, bezw. wo die Staatsregierung den Grund und Boden den Einwanderern unentgeltlich hergibt, bloß damit das Land angebaut und bevölkert wird, den Wettbewerb ohne staatliche Hülfe nicht aufnehmen können.

Aehnlich wie mit dem Getreidezoll, so verhält es sich mit den übrigen Einwendungen der Freihändler gegen die Schutzzollpolitik unserer Reichsregierung. Man behauptet u. A., die Nachbarländer folgten dem Beispiele Deutschlands und verschlössen nunmehr dem deutschen Handel ebenfalls den Zugang. Nun, Rußland hat bereits seit Anfang dieses Jahrhunderts den Zugang zu seinem Markt versperrt, und belegte zu einer Zeit, in welcher Deutschland den Freihandel einführte, grade die den Ausschlag gebenden Gegenstände für den Eisenbahnbedarf mit einem hohen Zoll, welcher einem Einfuhrverbot fast gleich kommt. Nord-Amerika that desgleichen. Der Eintritt Oesterreichs in den Zollverein scheiterte ja daran, daß die Sätze des ersten Vereinszolltarifs für Oesterreich zu niedrig waren und nicht den

Schutz gewähren sollten, den angeblich die seit langer Zeit eingeführten hohen Zölle diesem Lande boten.

In letzter Zeit hat auch der österr. Handelsminister an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen einen Erlaß gerichtet, nach welchem alle Eisenbahn-Bedarfsgegenstände vom Inlande bezogen und alle Arbeiten an inländische Erzeuger vergeben werden sollen. Wenn also künftig in Rußland oder Oesterreich der Eisenbahnbau etwa noch weiter ausgedehnt werden sollte, so wird Deutschland an der dadurch in diesen Ländern entstehenden größeren Verkehrsbewegung nur indirekt Theil nehmen können, von der direkten Betheiligung an Eisenbahnbedarfsgegenständen aber ausgeschlossen sein.

In den übrigen Ländern hat man erst nach Schutz verlangt, nachdem durch den Bau der Eisenbahnen der Verkehr sich belebte und das berechtigte Verlangen laut wurde, sich im eigenen Lande für den stärkeren Verkehr, soweit dies eben angängig, selbst einzurichten und dies nicht dem Auslande zu überlassen.

Wenn, wie die Freihändler behaupten, der Getreidezoll ausschließlich das Inland belasten soll, so liegt für das Ausland, besonders für Oesterreich, Rußland und Amerika überhaupt keine Veranlassung zur Ergreifung von Gegenmaßregeln vor; denn diese Länder können alsdann in keiner Weise benachtheiligt sein, weil Deutschland unter dem Schutzzoll nicht mehr Getreide erzeugen kann als unter dem Freihandel und das für den eigenen Bedarf Fehlende immerhin vom Auslande beziehen muß.

Die fernere Behauptung, die deutschen Ostseeplätze, überhaupt der Zwischenhandel in landwirthschaftlichen Erzeugnissen im Verkehr mit unsern östlichen Nachbarländern und dem Westen sei durch den Schutzzoll beeinträchtigt worden, ist ebenso hinfällig. Oesterreich und Rußland haben bereits weit vor Einführung des deutschen Schutzzolles begonnen, ihre Getreidesendungen nach dem Westen über ihre eigenen Bahnen und Häfen zu leiten. Namentlich ist dies seit 1872 in Rußland der Fall, in welchem Jahre der erste Schienenweg nach Odessa eröffnet wurde, dem dann gegen Ende der siebenziger Jahre weitere Zufuhrlinien aus dem Inneren folgten, welche immer größere Gebiete in den Bereich der russischen Häfen zogen.

Der Getreideverkehr zwischen dem Osten und Westen Europas kann die Kosten des Zwischenhandels eines dritten Landes nicht mehr tragen. Der Wettbewerb Amerikas, Indiens und Australiens ist in den letzten Jahren derart verschärft worden, daß ganz Rußland und Oesterreich schwer darunter leiden. Die Ausfuhr von Weizen stieg in Amerika von 55 073 000 Scheffel im Jahre 1875 auf 153 253 000 Scheffel im Jahre 1879.

Bis 1878 erfolgte die Hauptgetreideeinfuhr in Deutschland von Osten her; von diesem Jahre ab gab Nordamerika auf dem westeuropäischen Markte immer mehr den Ausschlag und die Haupteinfuhr erfolgte von Westen her auf dem Wasserwege. 1877 wurden auf dem Rhein an Getreide, und Hülsenfrüchten 225 672 t, 1886 dagegen bereits 707 808 t eingeführt. Daß in Folge dessen im Osten Deutschlands in erster Reihe die Eisenbahnen, dann die Ostseehäfen und der Zwischenhandel, welche früher die Haupteinfuhr vermittelten, geschädigt werden, ist leicht erklärlich. Diese Verhält-

nisse werden sich aber um kein Haar bessern, wenn der Schutzzoll aufgehoben würde; im Gegentheil, bei fallenden Getreidepreisen würden die Wasserwege immer mehr den Vorzug erhalten. Amerika würde nach wie vor seine Massenerzeugung auf den billigeren Wasserwegen einführen und die osteuropäischen Länder müßten, um dem Wettbewerb zu begegnen, ebenfalls den Wasserweg über ihre Häfen nach dem Westen aufsuchen, sodaß immerhin die Vermittelung der Haupteinfuhr und des Zwischenhandels den westdeutschen bezw. westeuropäischen Häfen, Eisenbahnen und Wasserstraßen zufallen würde.

Man legt ferner dem Schutzzoll die Abnahme der Getreideausfuhr nach dem Westen, nach England, Frankreich u. s. w. zur Last. Die Herren Freihändler schlagen sich hier mit ihren eigenen Waffen. Denn wenn von derselben Seite behauptet wird, daß ausschließlich das Inland den Zoll trage, dann müßten ja die Getreidepreise im Westen um volle 5 ℳ billiger sein, als in Deutschland und der deutsche Landwirth wäre thöricht, wenn er sein Getreide nach dem Ausland lieferte, anstatt dasselbe mit einem Vortheil von 5 ℳ im Inlande zu verkaufen. Allerdings hat die Ausfuhr von deutschem Getreide nach dem Westen in den letzten 10 Jahren abgenommen — nach Frankreich betrug die Ausfuhr von Weizen 1888 nur 15 t, nach England nicht viel mehr —, aber hieran trägt nicht der Schutzzoll die Schuld, sondern die bedeutend stärkere Zufuhr von Getreide aus Indien, Australien, Amerika und Rußland nach dem westlichen Markte auf dem Wasserwege, und der fernere Umstand, daß in Folge des Schutzzolles die inländischen Erzeuger auf dem eigenen Markte wenigstens in etwa höhere Preise erzielen können.

Die Gegner der heutigen Wirthschaftspolitik weisen ferner mit Vorliebe daraufhin, daß der durch den Zoll geschützte inländische Erzeuger seine Erzeugnisse nach dem Auslande billiger liefere, als nach dem Inlande, der inländische Verbraucher somit geschädigt sei. Es ist dies eine Erscheinung, welche ebenfalls bereits längst vor Einführung des Schutzzolles wahrzunehmen gewesen und welche auf die maßlose Ueberstürzung unter dem Freihandel zurückzuführen ist. Nach den von uns früher bereits gemachten Ausführungen stand nach Eintritt der Geschäftsflaue in den siebenziger Jahren das Verhältniß der Erzeugung zum Verbrauch noch weit ungünstiger als wie jetzt und das Vermögen der Erzeuger und ein großer Theil der vaterländischen Arbeit stand auf dem Spiel. Die Erzeuger mußten sich deshalb anderweitig im Auslande nach Arbeit umsehen, wenn sie die einmal vorhandenen und mit großen Kosten hergestellten Anlagen nicht durch vollständige Einstellung des Betriebes entwerthen wollten. Auf eine Hülfe in der Noth, wie sie den Eisenbahnen von Seiten des Staates durch Ankauf und Unterstützung mit Geldmitteln zu Theil wurde, konnte nicht gerechnet werden; man mußte deshalb zur Selbsthülfe schreiten. Noch kurz vor Einführung des Schutzzolles, im Nov. 1878, stellte u. A. die Eisen-Enquete-Commission fest, daß die Ausdehnung der Erzeugung der Eisenwerke fast dreifach den Bedarf übersteige. Man beschloß in Folge dessen, um jeden Preis, Aufträge vom Auslande heranzuziehen, gleichviel ob das Inland höhere Preise bezahlen müsse als das Ausland. In den andern Ländern

lagen die Verhältnisse ganz genau ebenso und die Lage hat sich heute noch nicht viel geändert.

Diese Erscheinung kann der Freihandel somit ebenfalls nicht für sich in's Feld führen. Selbst wenn der inländische Erzeuger gar nichts an den Lieferungen nach dem Auslande verdient, durch die Ausführung der Arbeiten wird aber dem Erzeuger sein Eigenthum erhalten und Tausenden von Arbeitern bei der Gewinnung der erforderlichen Rohstoffe und bei Herstellung der fertigen Waaren der Lebensunterhalt gewährt.

Wir wollen noch einen Punkt allgemeiner Natur erwähnen, welcher unserer heutigen Wirthschaftspolitik zum Vorwurf gemacht wird. Es ist dies die angebliche Behinderung der freien Entwickelung des Verkehrs, die Beschränkung des Wettbewerbs durch den Schutzzoll. Wo in aller Welt haben wir in gewerblicher Beziehung einen stärkeren Wettbewerb als grade in unserm Deutschland! Wer die Städte- nnd Handelskammer-Berichte der ersten acht Jahre nach Einführung des Schutzzolles durchsieht, findet eine Vermehrung der Erzeugung, aber auch ein steter Rückgang der Preise, welcher überall einem allzu scharfen Wettbewerb zugeschrieben wird. Wer unsern Ausführungen mit Aufmerksamkeit gefolgt ist, für den ist das eine natürliche Erscheinung.

Allerdings ist dem Auslande der Wettbewerb erschwert und das ist der Schwerpunkt, der mit seinem ganzen Gewichte den Freihändler gegen unsere Wirthschaftspolitik drängt.

Genau betrachtet kann auch an der Beseitigung des Schutzzolles eben nur derjenige Interesse haben, welcher die ausländischen Erzeugnisse einführt und den Geldverkehr mit dem Auslande vermittelt, sowie das an Ueber-erzeugung leidende Ausland selbst, welches unter allen Umständen die Kräfte seiner Gewerbethätigkeit zu erhalten und Beschäftigung für dieselben auf unserm Gebiete sucht.

Die Vertreter der Handelswelt, sowohl die Vermittler des Waarenaustausches im Binnenverkehr als die Vermittler der Einfuhr der ausländischen Waaren, haben sich zum Theil mit den jetzigen Verhältnissen ausgesöhnt; man sieht, daß der Handel im Innern Deutschlands immer mehr an Umfang gewinnt und daß im Verkehr mit dem Auslande immer weitere Gebiete für den Vertrieb von inländischen Erzeugnissen gewonnen werden. Die Hauptvermittler unseres Außenhandels, unsere ersten Hafenstädte Hamburg und Bremen, sind endlich nach 50jähriger Herrschaft der Eisenbahnen ebenfalls in den deutschen Zollverband eingetreten und suchen durch Benehmen mit den inländischen Erzeugern das Hauptgewicht auf die Ausfuhr unserer Erzeugnisse nach dem Auslande zu legen, weil sich die Einfuhr der unentbehrlichen Rohstoffe des Auslandes, der Colonialwaaren, Südfrüchte u. s. w. bei der zunehmenden inländischen Erzeugung und dem alsdann zunehmenden Wohlstande von selbst hebt.

England erzeugte noch vor wenigen Jahren so viel Roheisen und Kohlen als alle übrigen europäischen Länder zusammen. Ebenso betrug die Ausfuhr Englands an Roheisen so viel als die der übrigen europäischen Länder, und der Außenhandel stand mit dem Gesammtaußenhandel von Frankreich, Oesterreich-Ungarn und Rußland auf einer Höhe.

Daß Englands Außenhandel in den letzten 15 Jahren zurückgegangen ist, ist erwiesen und daß England s. Zt. alle Hebel in Bewegung gesetzt hat, um den deutschen Markt für seine Riesenerzeugung offen zu halten, ist allseitig bekannt; daß ferner die engl. Regierung noch bemüht ist, die Zollschranken in den andern Ländern zu beseitigen, muß nach den früher in Deutschland gemachten Erfahrungen und nach den letzten Vorgängen in Amerika angenommen werden. Bei den Regierungen der einzelnen deutschen Bundesstaaten und beim Bundesrath haben diese Hebel ihre Kraft verloren, indem auf dieser Seite jetzt ausschließlich nur der Schutzzoll vertreten ist. Dieselben können also nur da angesetzt werden, wo man für freihändlerische Lehren zugänglich ist, und das ist in der Presse und im Reichstage.

Wir müssen zur Ehre der freihändlerisch gesinnten Volksvertreter bekennen, daß bis jetzt nichts zu Tage getreten ist, was auf eine Einwirkung des Auslandes auf ihr Verhalten schließen ließe, obgleich die Reden, welche bis in die letzte Zeit gehalten worden sind, von John Bull selbst nicht besser zur Wahrung seiner Interessen hätten gehalten werden können.

Die Vertreter des Geldverkehrs bestehen dagegen noch unausgesetzt auf Wiedereinführung des Freihandels und die sämmtliche freihändlerische Presse steht auf ihrer Seite. Diese Leute haben allerdings ein Interesse an der Wiedereinführung des Freihandels. Unter dem Schutzzoll werden in Deutschland durch die Abnahme der Einfuhr im Geld- und Wechselgeschäft mit dem Auslande nicht nur jährlich 1 350 000 000 ℳ weniger umgeschlagen, sondern auch das Börsengeschäft wird wesentlich durch den Schutzzoll beeinträchtigt. Im Innern können große Waarenvorräthe auf längere Zeit nicht mehr angehäuft werden, um solche demnächst in einem künstlich herbeigeführten günstigen Augenblicke plötzlich auf den Markt zu werfen; der Zinsverlust an den bei der Einfuhr zu zahlenden Zollbeträgen ist in einem solchen Falle wenigstens an dem Börsengewinn in Abzug zu bringen.

Die Börse hat sich aus diesem Grunde in letzter Zeit mehr auf das Zeitgeschäft verlegt, bei welchem ein Waarenaustausch überhaupt nicht stattfindet. Man zieht allgemeine Verbrauchsgegenstände, wie Getreide, Kaffee, in's Spiel, und wenn man deren Preise nicht genugsam auf- und abtreiben kann, tritt man für die Beseitigung des für dieselben vorgesehenen Zolles ein, um einen größeren Spielraum in der Preisbewegung zu erlangen.

Ebenso haben die Vertreter der Börsen- und Geldgeschäfte ein Interesse an der Beseitigung der gleichzeitig mit dem Schutzzoll eingeführten und mit demselben Hand in Hand gehenden Staatsbahnverwaltung, weil hierdurch das Feld ihrer Unternehmungen bedeutend erweitert werden würde. Man denke sich bei dem heutigen Geldvorrath noch einige 50 Gesellschaftsbahnen mit ihren nach Millionen zählenden Antheilsscheinen, deren Werth man im Spiel der Börse nach Belieben erhöhen oder herunterdrücken könnte, je nachdem das eigene Interesse dies wünschenswerth erschienen ließe! Anstattdessen muß man sich jetzt mit den geringen Werthen der noch verbliebenen wenigen Gesellschaftsbahnen begnügen, welche dafür aber auch um so eifriger täglich zum Gegenstande der Börsengeschäfte gemacht werden.

Die Zahl derer, welche ein wirkliches Interesse an der Wiedereinführung des Freihandels haben, beschränkt sich somit auf wenige Hunderte. Der Theil des deutschen Volkes, welcher bisher den hochtönenden Worten der Freihändler gefolgt ist, wird zwar immer kleiner, befremden muß es aber immerhin, daß man sich so lange hat irreführen lassen. Allerdings wird das Brod des armen Mannes vorgeschoben, um bei der urtheilslosen Masse Mitleid und Verstimmung hervorzurufen. Dem Freihändler, welcher in der arbeitslosen Zeit den nach Beschäftigung suchenden Arbeiter kalten Blutes zu Grunde gehen sehen konnte, dem soll es jetzt zu Herzen gehen, wenn das Brod, welches der Arbeiter erst unter dem Schutzzoll erhalten, das derselbe Freihändler ihm zu geben, sich geweigert hat und ihm wieder zu nehmen zu jeder Zeit bereit ist, um wenige Pfennige vertheuert wird, und diese Vertheuerung zum Theil noch durch die eigene Erwerbslust im Börsenspiel herbeigeführt worden ist?

Daß die Preissteigerung im Getreidegeschäft eine künstliche war, geht schon daraus hervor, daß die Preise am stärksten stiegen, bevor noch die Wirkungen der Fehlernte im Jahre 1888 sich fühlbar gemacht haben konnten, und daß sie gerade zu einer Zeit wieder gefallen sind, in welcher die Wirkungen des Ernteausfalles am stärksten hätten sein müssen. Man hat auf einen größeren Bedarf des Inlandes gerechnet und verlor, als das Ausland mit seinem Ueberfluß einen Strich durch diese Rechnung machte. Die Beweggründe zu einem solchen frevelhaften Spiel mit der Nahrungsnoth seiner Mitmenschen können doch wohl nicht aus christlicher Nächstenliebe entspringen.

Das zur Schau getragene Interesse für den armen Mann kann also nur das Mittel zur Erreichung des eigenen selbstsüchtigen Zweckes sein.

Wir betrachten den Schutzzoll als die Vorbedingung zu unserer socialpolitischen Gesetzgebung. Von einem Lohne von 1 ℳ 50 ₰ bis 2 ℳ, wie wir ihn zuletzt unter dem Freihandel hatten, würde der Arbeiter die von ihm verlangten Beiträge für die Wohlfahrts-Versicherungen nicht leisten können; diese Möglichkeit ist ihm erst unter dem Schutze der Arbeit geworden.

So lange wir in dem wirthschaftlichen Wettstreite einen Gegner vor uns haben, dessen Kampfmittel den unserigen um das Doppelte und in mancher Beziehung um das Drei- und Vierfache überlegen sind, müssen wir unsere Stellung decken, so gut wie eben möglich. Wir dürfen nicht abrüsten, so lange wir Gefahr laufen, von unserm stärkeren Gegner überfallen zu werden und so lange unsere Nachbaren im Osten sich immer mehr zur Wehr setzen. Würde Deutschland bei Abschluß von Handelsverträgen mit andern Ländern von diesen Vergünstigungen erlangen können, wenn es selbst nicht in der Lage wäre Vergünstigungen einzuräumen, wie dies bei einseitiger Abschaffung des Schutzzolles der Fall wäre? In einem Wettkampfe wird derjenige wohl am wenigsten obsiegen, welcher seine Deckung aufgiebt und seine Waffen aus der Hand legt.

Wir haben jetzt wenigstens mit England, Frankreich, Spanien und Italien Meistbegünstigungsverträge abgeschlossen, durch welche gegenseitige Verkehrserleichterungen angestrebt werden konnten. Der Handelsvertrag mit

Oesterreich vom 23. Mai 1881 ist 1887 bis auf Kündigung seitens der vertragschließenden Theile verlängert worden.

Der Verkehr mit Rußland stellt sich für Deutschland immer ungünstiger. 1880 betrug die deutsche Ausfuhr nach Rußland 971 776 t im Werthe von 254 000 000 *M.*, die deutsche Einfuhr aus Rußland 2 555 888 t im Werthe von 405 000 000 *M.*; 1885 ist erstere auf 755 500 t im Werthe von 169 548 000 *M.* zurückgegangen und letztere auf 3 581 152 t im Werthe von 421 560 000 *M.* gestiegen.

Wenn England in der weiteren Entwickelung des Verkehrs aus seiner vor Einführung der Eisenbahnen erlangten Sonderstellung verdrängt und gleich den übrigen Ländern auf eine seiner eigenen inneren Bedeutung entsprechende Stufe gestellt sein wird, wenn Rußland und Oesterreich die Thore zu ihrem Markte wieder öffnen, dann kann auch Deutschland die Sperre an seinen Grenzen wieder aufheben, und es mag dann der freie Wettbewerb unter den Völkern Platz greifen, bis der Schwächere es für angemessen finden wird, sein eigenes Heim wieder vor dem Stärkeren zu schützen.

d) Die deutschen Handelsniederlassungen.

Die Eisenbahn-Verkehrsbewegung, welche in Europa sich immer mehr ihrem Abschluß nähert, hat in den letzten Jahren die übrigen Welttheile in verstärktem Maße erfaßt. In Amerika sind von 1880 bis 1888 durchschnittlich jährlich 16 380 km neue Eisenbahnen, also 12 mal mehr als in Frankreich, je 20 mal mehr als in Deutschland und Oesterreich-Ungarn und je 30 mal mehr Bahnen als in Rußland, Italien und England gebaut worden. In Australien ist das Eisenbahnnetz in derselben Zeit um 120%, in Asien um 83% und in Afrika um 70% gestiegen.

Das in Europa angehäufte Geld treibt nach neuen wirthschaftlichen Unternehmungen und der auf allen Gebieten erwachte Unternehmungsgeist wendet sich nach dem Auslande, weil im eigenen Lande die freie Bewegung unter dem starken Wettbewerb beeinträchtigt ist.

Es ist deshalb leicht erklärlich, wenn das deutsche Volk sich nach Kräften an der Bewegung in den anderen Welttheilen zu betheiligen sucht. Dank der kräftigen Unterstützung unserer Reichsregierung ist das Vorgehen des deutschen Kaufmanns im fernem Auslande mit Erfolg gekrönt und sicher gestellt worden. Die Bedeutung eines einigen starken Deutschlands tritt bei unseren handelspolitischen Unternehmungen wieder so recht zu Tage. Die alte Gewohnheit der Mächtigen der Welt, sich in die Angelegenheiten Deutschlands zu mischen, um solche mehr im eigenen als im deutschen Interesse zu regeln, hat abgelegt werden müssen. Hinter den Worten der Vertreter unseres heutigen Deutschlands stehen 2 Millionen wehrfähige deutsche Männer, welche, wenn es sein muß, zu jeder Zeit bereit sind, diesen Worten den nöthigen Nachdruck zu geben, um sich ihr gutes Recht zu verschaffen.

Die Reichsregierung ist denn auch mit Erfolg für die deutschen Interessen im Auslande eingetreten und hat, wenngleich nach vielen Schwierigkeiten neue Handelsniederlassungen erworben, in welchen die Unternehmungs-

luft noch in unbeschränkter Freiheit sich ergehen kann. 1884 wurde das Kamerun- und Togo-Gebiet an der Westseite Afrika's und ein Gebiet in Südwestafrika von über 19000 □ Meilen, 1885 an der Ostseite Afrika's ein Gebiet von 20000 □ Meilen, das Witugebiet in Neu-Guinea, das Kaiser-Wilhelmsland, der Bismarck-Archipel und die nördlichen Salomon-inseln und 1886 die Marschallsinseln, im Ganzen ein Gebiet von annähernd 50000 □ Meilen unter den Schutz des deutschen Reiches gestellt.

Und es war die höchste Zeit; noch einige Jahre der Zögerung und dem deutschen Kaufmanne wären die Wege nach seinen Handelsniederlassungen in den fremden Welttheilen verlegt worden. Was lag wohl näher für das für den Weltmarkt eingerichtete England, dessen Absatzquellen in den alten Ländern immer mehr versiechen, als sich nach neuen Absatzgebieten umzusehen. Die Mittel, welche England angewendet hat, um Deutschland bei der Aufsuchung nach neuen Gebieten Hindernisse in den Weg zu legen, lassen nur zu gut erkennen, daß dieses Land überrascht worden ist. Zuerst wird das allgemeine gebräuchliche Mittel angewendet und das deutsche Schutzgebiet als werthlos hingestellt. Hinterher sucht man aber das, was noch gerettet werden kann, wenn dasselbe auch noch geringwerthiger ist, unter den eigenen Schutz zu nehmen; ja, man geht sogar so weit, das von den Deutschen Erworbene denselben wieder streitig zu machen.

Die übrigen Länder wenden ihre Blicke ebenfalls nach auswärts. In denselben hat man sich, ebenso wie in Deutschland, über die Tragweite der Entwickelungsfähigkeit der neuen Eisenbahn-Verkehrsanstalt getäuscht; man hat den Augenblick nicht erkannt, in welchem nach Fertigstellung der Haupteisenbahnverbindungen die Entwickelung des Verkehrs ihren Höhepunkt erreichte, und in der Annahme, der Verkehrsaufschwung würde sich in der früher eingeschlagenen schnellen Vorwärtsbewegung weiter entwickeln, hat man in der Erzeugung den Sturmschritt beibehalten, während man im Verbrauch stehen blieb, oder doch in eine langsamere Gangart verfiel. Es ist deshalb auch für die übrigen europäischen Staaten ein Bedürfniß, sich für ihre vorwärts strebenden Erwerbskräfte nach anderen wirthschaftlichen Gebieten umzusehen. Frankreich, Italien, Rußland sind bereits vorgegangen und auf weiterer Suche noch passenden Niederlassungen. Sogar die Regierung der vereinigten Staaten Nordamerikas greift in diese Bewegung ein.

Die Zeiten haben sich geändert. Wenn früher für die festländischen Staaten ein Bedürfniß zur Vermehrung ihres Länderbesitzes bezw. zur Erwerbung neuer Gebiete in anderen Welttheilen nicht vorlag, so ist dies jetzt fast zur zwingenden Nothwendigkeit geworden, falls nicht die im eigenen Lande unter der großen Eisenbahnverkehrsbewegung in Ueberfluß ausgebildeten und nunmehr entbehrlich gewordenen oder doch mit der Zeit entbehrlich werdenden wirthschaftlichen Kräfte ihren Weg nach fremdem Lande nehmen sollen, welches anderen, oft der eigenen Heimath feindlich gesinnten Staaten unterstellt ist. Die Reichsregierung wirkt darauf hin, daß die auswandernden Kräfte für Deutschland nicht verloren gehen und draußen in der neuen Heimath an ihrem Mutterlande den treuesten Beschützer und den größten Abnehmer für die Erzeugnisse ihrer Thätigkeit finden werden. Das Gefühl, welches den Auswanderer beim Verlassen des deutschen Bodens

beschleicht, verliert in Zukunft an Bitterkeit. Während er früher seinem Vaterlande den Rücken kehrte und zu befürchten hatte, daß er über kurz oder lang gegen seine Brüder kämpfen mußte, da ist es jetzt das deutsche Schwert, welches ihn schützt; er bleibt deutscher Staatsangehöriger und kann zu jeder Zeit in sein Vaterland zurückkehren.

Wir haben noch gerade zur rechten Zeit die Fahne hochgezogen, und wenn über kurz oder lang das große afrikanische Festland für die europäische Kultur gewonnen werden wird, so haben wir an drei Stellen Posten gefaßt, von welchen aus wir in erster Reihe die Vorwärtsbewegung eröffnen können.

Wie geringschätzig auch heute noch von unsern Gegnern über die Handelsniederlassungen in den deutschen Schutzgebieten gedacht werden mag, wir sind der Ansicht, daß wir noch lange nicht den schlechtesten Theil erwählt haben. Der Verkehr wird unausbleiblich sich immer mehr entwickeln und sich zu einem großartigen Austausch der Erzeugnisse der kälteren Zonen gegen die der heißen Zonen gestalten. Daß dereinst die Erzeugnisse des Mutterlandes auch in den Niederlassungen hergestellt und letztere mit ersteren in Wettbewerb treten werden, ist nicht zu befürchten. Das Verhältniß der beiden Theile zu einander wird sich vielmehr leicht zu einem festen, dauernden und lohnenden gestalten lassen, da die beiderseitigen Interessen sich nicht gegenüber stehen, sondern auf einander angewiesen sind.

Die deutsche Reichsregierung beabsichtigte, zwischen dem Mutterlande und den Schutzgebieten eine direkte Dampfschifffahrtsverbindung herzustellen, um den Wechselverkehr regelmäßig und schnell vermitteln zu können. Vorderhand ist jedoch nur das Gesetz vom 6. April 1885, betreffend Post-Dampfschifffahrts-Verbindungen mit überseeischen Ländern, zu Stande gekommen, durch welches der Reichskanzler ermächtigt wird, die Einrichtung und Unterhaltung von regelmäßigen Post-Dampfschifffahrts-Verbindungen zwischen Deutschland einerseits und Ostasien, sowie Australien andererseits auf eine Dauer bis zu 15 Jahren an geeignete deutsche Unternehmer auf dem Wege der engeren Submission einzeln oder zusammen zu übertragen und in den hierüber abzuschließenden Verträgen Beihülfen bis zum Höchstbetrage von jährlich 4 Millionen Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen. Auf Grund dieses Gesetzes hat der Reichskanzler den norddeutschen Lloyd durch Vertrag von 1885 zur Einrichtung und Unterhaltung der folgenden Post-Dampfschifffahrtslinien verpflichtet. Für den Verkehr mit Ostasien die Linie: Bremerhafen—Antwerpen—Southampton—Genua—Port-Said—Suez—Aden—Colombo—Singapore—Hongkong—Shanghai, nebst Anschlußlinie Hongkong—Yokohama—Hiogo—Nagasaki—Hongkong; für den Verkehr mit Australien die Linie: Bremerhafen—Antwerpen—Southampton—Genua—Port-Said—Suez—Aden—Colombo—Adelaide—Melbourne—Sydney, nebst Anschlußlinie Sydney—Tongatabu—Apia—Sydney. Außerdem ist noch die Zweiglinie Brindisi—Port-Said vorgesehen. Auf den Hauptlinien müssen jährlich 13 Fahrten in jeder Richtung in Zeitabschnitten von je 4 Wochen ausgeführt werden.

e. Die heutige Verkehrssteigerung und ihre Folgen.

Wenn wir heute nach fünfzigjähriger unruhiger Arbeit der Erweiterungen und Umgestaltungen die Eisenbahn-Verkehrsanstalt endlich im Großen und Ganzen vollendet vor uns sehen und an dem Punkte angelangt sind, wo unter dieser Anstalt ein regelmäßiger Betrieb mit geordneten Verkehrsverhältnissen eingerichtet werden könnte, da muß es befremden, daß der Verkehr, anstatt in ruhige Bahnen einzulenken, wieder in den früheren Jugendtaumel der siebenziger Jahre zu verfallen scheint.

Die zu dem Auf- und Ausbau des Eisenbahnnetzes und die zu den im gewerblichen, öffentlichen und bürgerlichen Leben eingeführten Erneuerungen und Verbesserungen in großer Anzahl herangezogenen Kräfte müßten unter gewöhnlichen Verhältnissen heute, nachdem alle diese Arbeiten zum größten Theil vollendet sind, theilweise entbehrlich sein. Bei einem gewöhnlichen Verlauf der Dinge befänden wir uns heute unter einem drückenden Wettbewerb der nach weiterer Beschäftigung suchenden Kräfte der Erzeugung, mit einem Preisrückgang auf allen gewerblichen Gebieten. Nach den einschläglichen Verhältnissen zu urtheilen, wäre ein Rückgang des Verkehrs für die erste Zeit noch unter den Stand von 1886 zu erwarten gewesen.

Der Drang, billiger zu befördern, billiger zu liefern und mehr zu erzeugen findet in der Anwendung des Dampfes im Dienste des Verkehrs und der Gewerbethätigkeit seine Erklärung. Dampf und Eisen haben ihren Triumphzug vollendet und sich auf allen gewerblichen Gebieten zu ständiger Arbeit eingerichtet. Unter ihrer Herrschaft wird der Wettstreit im wirthschaftlichen Leben eines jeden Volkes und der Völker unter einander so leicht nicht beigelegt werden. Mit der Inbetriebsetzung der ersten Eisenbahnen und der ersten Maschinen hat sich dieser Drang bereits bemerkbar gemacht und seitdem dem allgemeinen Verkehr den Stempel aufgedrückt. Die rückläufige Bewegung im Preise der Waaren und Frachten hat nur in den siebenziger Jahren eine Unterbrechung erfahren, als in fast sämmtlichen europäischen Ländern der Sturm im Eisenbahnbau die Wogen der Nachfrage zu schwindelnder Höhe trieb und die Preise auf kurze Zeit wieder steigerte, um demnächst das Sinken derselben um so fühlbarer werden zu lassen.

Wir stehen heute, und voraussichtlich noch auf lange Zeit im wirthschaftlichen Leben vor dem ungleichen Kampfe zwischen der durch die gegebenen Umstände von allen Seiten unterstützten Erzeugung und dem weniger starken Verbrauch.

Auf Seiten der Erzeugung stehen die Beherrscher des Jahrhunderts, Dampf und Eisen, mit einer unermüdlichen Schaffungskraft, welche mit jedem Tage stärker entwickelt und zu gewerblichen Zwecken bezw. zu Zwecken der Erzeugung dienstbar gemacht wird.

Der Verbrauch hat solche kräftige Hülfsmittel nicht aufzuweisen; vielmehr haben nicht unbedeutende Kräfte ihn bereits im Stich gelassen. Hierzu gehört namentlich die Verstärkung, welche demselben bisher in so reichlichem Maße aus den Geldmitteln für den Eisenbahn-Neubau zu Theil wurde. Diese Hülfsquelle fließt immer spärlicher und entsendet bis zu ihrem

Versiechen nur noch zeitweise neue Kräfte, aber auch diese haben die frühere Wirkung nicht mehr.

Ferner sind die in früheren Jahren von den Eisenbahnen zur Durchführung des Wettbewerbs aufgewendeten großen Kosten in Wegfall gekommen; die Staatsbahnverwaltung hat die zur Vereinfachung der allgemeinen Bau- und Betriebsverwaltung erforderlichen Einrichtungen zum größten Theil bereits eingeführt, so daß auch die hierfür bisher verausgabten Gelder, namentlich die großen Summen für die Bahnhofsumbauten, dem Verkehre nicht mehr so reichlich zufließen werden.

Auch im allgemeinen Verkehr haben die Verhältnisse eine gewisse Ständigkeit erlangt; man hat sich eben den Bedürfnissen und Anforderungen der Neuzeit entsprechend eingerichtet. Es ist dies besonders in baulicher Beziehung der Fall; in den größeren und zum Theil auch schon in den kleineren Städten sind die alten leichten Holzbauten meistens durch feste Steinbauten ersetzt, wenigstens sind die Wohnungen mit allen Bequemlichkeiten der häuslichen Einrichtung bereits ausgestattet. Auch die öffentlichen Gebäude und Einrichtungen sind den neuen Verhältnissen in würdiger Weise angepaßt, Straßen- und Pferdebahnen sind angelegt, der Fernsprechverkehr ist eröffnet. Die Kanalanlagen, Gas- und Wasserleitungen, sowie die Luft- und Dampfheizungen sind zum größten Theil fertig gestellt.

In dem starken Wettbewerb ist der Verdienst der Unternehmer, Erzeuger und Händler bedeutend geringer geworden, auch das Einkommen an Zinsen für Werthpapiere und ausgeliehene Gelder ist in Folge des stärkeren Angebots flüssiger Gelder und der damit verbundenen Herabsetzung des Zinsfußes bedeutend zurückgegangen, wodurch die Verbrauchskraft des Landes ebenfalls um Millionen beeinträchtigt wird.

Nur die Elektrizität scheint vor einem noch zu erweiternden Felde zu stehen, das sich aber jetzt noch nicht übersehen läßt.

Im Großen und Ganzen gehen die durch die Dampfkraft und die Eisenbahnen im gewerblichen, wirthschaftlichen und bürgerlichen Leben hervorgerufenen Umwälzungen ihren Abschluß entgegen und die Zeit der neuen Einrichtungen liegt zur Hauptsache hinter uns. In Europa, mit Ausnahme des östlichen Theiles, hat die Eisenbahnverkehrsbewegung ihren Höhepunkt erreicht und der Verkehr wird sich unter den neuen Verhältnissen mit immer geringeren Schwankungen in den ihm angewiesenen Bahnen bewegen. Wohl wird er, wenn er auf das Maaß des täglichen Verbrauchs und Verschleißes sowohl im Eisenbahnbetriebe als im gewerblichen, wirthschaftlichen und bürgerlichen Leben zurückgeführt ist, auch ohne die bisherigen starken Zuflüsse aus den Mitteln für die Erneuerungen und Umgestaltungen allmählig eine Zunahme erfahren; die Entwickelungsfähigkeit der Verkehrsanstalten und die durch die Dampfkraft zu ermöglichende Verbilligung der gewerblichen Erzeugnisse bürgen hierfür. Diese Steigerung wird jedoch bei weitem nicht mit der Schnelligkeit vor sich gehen, mit welcher der Verkehr bisher, besonders in den letzten Jahrzehnten, gestiegen ist.

Wenn wir heute einen allgemeinen außergewöhnlich starken Verkehrsaufschwung haben, die Güter auf den Beförderungsanstalten kaum bewältigt werden können, die Eisenbahnverwaltungen gezwungen werden, ihre Betriebs-

mittel zu vermehren, die Preise der Erzeugnisse steigen und überall neue gewerbliche Unternehmungen und Bankgeschäfte entstehen, so muß diese Erscheinung wohl auf außergewöhnliche Vorkommnisse zurückgeführt werden können. Und in der That, es fehlt an solchen nicht.

Schon die Art und Weise wie der heutige Verkehrsaufschwung in die Erscheinung trat, ist eine außergewöhnliche. Von maßgebender Stelle wird hierüber gesagt, daß er wie eine Lawine hereingebrochen und die erforderlichen Vorbereitungen zu seiner Bewältigung nicht hätten getroffen werden können. Die Lawine stürzte zu einer Zeit auf den deutschen Markt welche im Geschäftsleben die saure Gurkenzeit, oder die stille Zeit, genannt wird. Die Bewegung kann hiernach auf eine natürliche Entwickelung nicht zurückgeführt werden, sie ist durch das Zusammeneintreffen verschiedener Zufälligkeiten hervorgerufen, mit welchen sie auch wieder zurückgehen wird.

Die Augen der europäischen Geschäftswelt sind von jeher auf den amerikanischen Markt gerichtet gewesen, ganz besonders aber seit Eintritt der Verkehrsflaue in den siebenziger Jahren. Die geringste stärkere Nachfrage von drüben hielt man für den Anfang einer besseren Zeit.

Amerika hat sein Bestes gethan, um Europa zu befriedigen. Es hat in den letzten 8 Jahren 107 500 km Bahnen gebaut; 1887 allein über 23 000 km, oder annähernd dreimal so viel als durchschnittlich in den 5 vorhergehenden Jahren, oder so viel als Oesterreich-Ungarn überhaupt an Bahnen aufzuweisen hat. Das 1887 verwendete Baucapital machte allein 3 185 000 000 ℳ aus und hunderte von Millionen deutschen Geldes sind nach dem amerikanischen Markte gezogen worden.

Man braucht wohl nicht näher nach der Ursache des heutigen Verkehrsaufschwungs zu fragen. Möge dieses glänzende Gestirn an unserm westlichen Verkehrshimmel für unsere unternehmungslustige Verkehrswelt sich nicht zu einem Irrlicht gestalten, welches die zu weit Vorgehenden in einen Sumpf zweifelhafter Unternehmungen lockt.

Die außergewöhnlich starke Anspannung der Verbrauchskraft ist die Ursache, daß in einem in jeder Beziehung erzeugungsfähigen Lande, wie Nordamerika, trotz des Schutzzolles im Rechnungsjahr 1887/88 zum ersten Mal die Einfuhr um 252 000 000 ℳ stärker gewesen ist als die Ausfuhr. 1883/84 betrug die Einfuhr 2 885 500 000 ℳ und wurde von der Ausfuhr noch um 500 000 000 ℳ übertroffen. 1885 betrug der Ueberschuß der Ausfuhr sogar noch 857 600 000 ℳ. Die Ausfuhr Deutschlands nach Nordamerika betrug vom 1. Oktober 1883 bis 30. September 1884 279 932 000 ℳ und hatte gegen 1880/81 bereits um 65 000 000 ℳ zugenommen. 1888 sind in den vereinigten Staaten Nordamerikas annähernd 12 000 km neue Bahnen eröffnet worden; doch die älteren Bahnen mußten in Folge des durch die eigene Bauthätigkeit veranlaßten stärkeren Verkehrs große Summen zur Verbesserung und zum Umbau der leicht gebauten Linien und zur Vermehrung der Betriebsmittel verwenden, sodaß der Verkehr einen bedeutenden Rückgang noch nicht zu verzeichnen hat. Immerhin hat 1888 in den vereinigten Staaten der Verbrauch von Roheisen bereits um 600 000 t, von Stahlschienen um 800 000 t und die Einfuhr von Eisen und Stahl um 833 000 t abgenommen. Nach dem Berichte des General-Consulats

zu Frankfurt a/M., welches 14 Consulate Süd- und Westdeutschlands umfaßt, betrug die Ausfuhr nach den vereinigten Staaten Nordamerikas 1886/87 179,67 Mill. und 1887/88 162,79 Mill. ℳ, oder 16,88 ℳ weniger, welcher Ausfall hauptsächlich auf die Ausfuhr von Eisen und Eisenwaaren entfällt.

Nach den letzten Nachrichten aus Amerika sollen vom 1. Januar bis zum 31. März 1889 666 neue Eisenbahnlinien mit 85978 km neuer Eisenbahnen in's Leben gerufen worden sein. 1889 sollen überhaupt 241350 km theils gebaut, theils vermessen oder doch wenigstens geplant werden. Das Anlagekapital für diese Bahnen würde über 33 Milliarden Mark ausmachen. Wir halten eine solche Entwickelung der Eisenbahnbauthätigkeit für vollständig ausgeschlossen; man will sich angesichts des bereits eingetretenen Rückgangs in der Verkehrsbewegung anscheinend Muth einreden.

Auch in den Nachbarländern Frankreich, Oesterreich und Rußland haben außergewöhnliche Belebungsmittel den Verkehr in der letzten Zeit stark gehoben

Frankreich, welches von den nachtheiligen Folgen der in den siebenziger Jahren sonst allgemein eingetretenen wirthschaftlichen Krisis verschont geblieben war, hat es sich nicht nehmen lassen, eine Krisis für sich zu veranstalten. Nach dem 1879 von dem Minister Freycinet entworfenen Plane sollen verausgabt werden: Für Hauptlandstraßen 120 000 000 Fr., Flußverbesserungen 350 000 000 Fr., Kanäle 1 186 149 665 Fr., für Seehäfen 663 454 000 Fr. und für Eisenbahnen 6 700 000 000 Fr. zusammen 9 019 603 665 Fr. Bis zum 1. Jan. 1888 waren hiervon verausgabt: für Hauptlandstraßen 43 000 000 Fr., Flußverbesserungen 180 512 000 Fr., Kanäle 263 081 665 Fr., für Seehäfen 327 084 000 Fr., für Eisenbahnen 3 400 000 000 Fr. zus. 4 213 677 665 Fr. Von den 3 400 000 000 Fr. für Eisenbahnbauten waren bis Ende 1883 bereits 2 790 000 000 Fr. verausgabt, also durchschnittlich jährlich über 620 000 000 Fr. Diese Gelder verursachten auf dem französischen Markte ebenfalls eine außergewöhnlich starke Verkehrsbewegung, welche jedoch sofort nachließ, als mit dem Jahre 1884 die Verausgabung der Gelder für öffentliche Bauten ins Stocken gerieth. In der Zeit von 1884 bis 1888 sind durchschnittlich jährlich nur 152 000 000 Fr. für Eisenbahnbauten flüssig gemacht worden, also jährlich über 468 000 000 Fr. weniger, so daß eine Krisis unvermeidlich war.

Die plötzliche Zu- und Abnahme der Verkehrsbewegung im Inneren Frankreichs äußert sich auch im Außenhandel dieses Landes.

Es betrug die:	Einfuhr rund	Ausfuhr rund	Es betrug die:	Einfuhr rund	Ausfuhr rund
1874	3508	3701	1884	4344	3233
1879	4595	3231	1887	4026	3245
1880	5033	3468	1888	4053	3211
1883	4804	3452	—	—	—

Mill. Fr. Der größere Bedarf auf dem inneren Markte machte sich 1879, im ersten Jahre der Ausführung des Freycinetschen Planes, sofort bemerkbar;

mit der Einstellung der Bauthätigkeit (1883/84) geht die Einfuhr wieder zurück und steigt erst 1888 in Folge der größeren Ausgaben zu militairischen Zwecken um annähernd 27 Mill. Fr. Die Ausfuhr Frankreichs ist seit 1874 um annähernd 500 Mill. Fr. zurückgegangen.

In Rußland ist im Innern in Folge der stärkeren Zurückdrängung des Auslandes die Gewerbethätigkeit in unausgesetzter Entwickelung begriffen. Die Ausfuhr betrug 1888 mehr als das Doppelte der Einfuhr und ist gegen 1887 um annähernd 500 Mill. und gegen 1886 um annähernd 800 Mill. ℳ. gestiegen. Die Ausfuhr an landwirthschaftlichen Erzeugnissen betrug 1888 allein 370 Mill. ℳ. mehr als 1887. Es zeigt sich hier so recht, in welchem Umfange Rußland die Getreideerzeugung vermehrt und welche Einwirkung eine gute Ernte auf das Geschäftsleben eines Landes hat. Trotz der Abgeschlossenheit Rußlands ist die Einfuhr, welche 1887 gegen 1886 noch 150 Mill. ℳ. zurückging, 1888 gegen 1887 um mehrere Mill. ℳ. gestiegen. Hierzu wird auch der Umstand beigetragen haben, daß in Rußland 1888 gegen 1260 km Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten, während in den letzten 8 Jahren durchschnittlich nur 446 km gebaut wurden. Auch die zu militairischen Zwecken verausgabten außergewöhnlich hohen Beträge wirkten belebend auf den Verkehr. Rußlands Außenhandel betrug:

	Einfuhr: ℳ.	Ausfuhr: ℳ.
1884	1 719 000 000	1 866 000 000
1888*	1 020 000 000	2 290 000 000

* nach nicht amtlichen Quellen vorläufig ermittelt.

In Oesterreich-Ungarn sind nach der durchschnittlichen Gesammtlänge 1888 1378 km Bahnen gebaut worden, auch hat die gute Ernte 1887 und 1888 den inneren Verkehr ebenfalls stark gehoben; die Einfuhr geht jedoch in Folge der Grenzsperre unter gewöhnlichen Verkehrsverhältnissen immer mehr zurück; dieselbe hat seit 1882 um mehr als 200 Mill. ℳ. abgenommen. Auch die Ausfuhr hat gegen 1887 eine Abnahme von annähernd 16 Mill. und gegen 1886 eine solche von annähernd 80 Mill. ℳ. nachzuweisen. Der Außenhandel betrug:

	die Einfuhr:	die Ausfuhr:
1882	1 308 000 000 ℳ.	1 563 800 000 ℳ.
1886	1 078 000 000 „	1 397 000 000 „
1887	4 818 600 t	9 953 792 t
1888	4 880 200 „	11 430 100 „

Der Werth des Gesammtaußenhandels in 1888 beläuft sich auf 2 540 000 000 ℳ., hat also gegen 1886 unter dem Einfluß der beiden guten Ernten ein Mehr von 65 Millionen Mark aufzuweisen.

Die Gewerbethätigkeit Englands erhält an dem allgemeinen Verkehrsaufschwung der Jahre 1887/88 den Löwenantheil. 1888 stieg die Ausfuhr

gegen 1887 um 246 Millionen und gegen 1886 um 426 Millionen Mark. Die Einfuhr Englands übersteigt 1888 die in 1887 um annähernd 500 Millionen und die in 1886 um annähernd 700 Millionen Mark.

Der Außenhandel Englands betrug:

1874	die Einfuhr:	720 408 000 *M.*,	Ausfuhr:	4 790 000 000 *M.*
1879	„ „	769 000 000 „	„	4 027 800 000 „
1885	„ „	741 900 090 „	„	4 260 000 000 „
1888	„ „	773 100 000 „	„	4 674 000 000 „

Der innere deutsche Markt ist aber auch außergewöhnlich stark belebt.

Durch die Kriegsrüstungen unserer unruhigen Nachbaren im Westen und Osten sind wir zu außergewöhnlich hohen Ausgaben für militärische Gegenmaßnahmen veranlaßt worden. Wie die ersten für die Eisenbahnneubauten verausgabten Millionen den Anstoß zu einem allgemeinen Aufschwung auf allen gewerblichen Gebieten gaben, so haben in den letzten Jahren die außergewöhnlichen Ausgaben von Hunderten von Millionen für militärische Ausrüstungsgegenstände und für Eisenbahnen zu militärischen Zwecken im Verein mit der stärkeren Nachfrage des Auslandes den Anstoß zu der heutigen Verkehrsbewegung gegeben. Dieselbe zeigt sich am stärksten in Norddeutschland, wo hauptsächlich Eisen, Kohlen und Baumaterialien gewonnen werden, während Süddeutschland nur indirekt von derselben berührt und nur allmählig in dieselbe hineingezogen wird.

1887/88 wurden für neue militärische Ausrüstungen und für die Vervollständigung des deutschen Eisenbahnnetzes im Interesse der Landesvertheidigung 218 004 000 *M.*, als Beitrag des deutschen Reiches zu den Kosten des hamburger Zollanschlusses 4 000 000 *M.*, desgleichen für den bremer Anschluß 3 000 000 *M.* und für die Herstellung des Nord- und Ostseekanals 13 000 000 *M.*, zusammen 238 004 000 *M.* bewilligt. 1888/89 betrugen die Ausgaben aus Anlaß der Aenderungen der Wehrpflicht 278 335 000 *M.*, für außerordentliche Geldmittel in der Heeresverwaltung 98 560 000 *M.*, für den hamburger Zollanschluß 4 000 000 *M.*, für den bremer Zollanschluß 3 000 000 *M.*, für den Nord-Ostseekanal 10 959 000 *M.*, zusammen 394 854 000 *M.* In Preußen wurden 1887/88 71 334 000 *M.* und 1888/89 118 250 000 *M.* für die Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselben bedingten Vermehrung des Fuhrparks bewilligt. Für die Beseitigung der durch das Hochwasser verursachten Schäden wurden 1888 34 000 000 *M.* beansprucht.

Die vorangeführten Beträge allein belaufen sich zusammen auf 856 000 000 *M.*; rechnet man hierzu noch die großartigen Um- und Neubauten in Hamburg und Bremen, die großen Bahnhofsbauten in Köln, Düsseldorf, Frankfurt a. M. u. s. w., sowie die stärkere Ausfuhr Deutschlands nach den anderen Ländern — die Ausfuhr Deutschlands nach England betrug 1887 allein über 60 000 000 *M.* mehr als 1886 — so erhält man weit über 1 Milliarde *M.*, welche innerhalb 2 Jahren als außergewöhnliche Mittel in den Verkehr gelangt sind bezw. binnen kurzem noch gelangen werden.

Doch diese Mittel aus öffentlichen Kassen wirken nicht allein; nicht minder große Beträge werden zur Vergrößerung der Geschäfte, Werke u. s. w. und zur Vermehrung der Verkehrsmittel verwendet, als ob die

heutigen Verkehrszustände dauernd in dieser Blüthe verbleiben würden. Für den Verkehr mit den übrigen Welttheilen werden neue Schifffahrtsverbindungen hergestellt und Millionen für neue Schiffe ausgegeben, und das alles mit einer Eile, als ob man noch vor dem Zusammenbruch die Ausgaben für diese neuen Anschaffungen wieder herausschlagen wollte.

Die Unternehmungslust regt sich wieder auf allen Gebieten, namentlich auf dem Gebiete der Neubauten in den größeren Städten. Für die Erwerbslust ist ein günstiger Augenblick eingetreten, und wie früher, so werden auch jetzt wieder viele unerfahrene Unternehmer vom Großcapital unterstützt und zu zweifelhaften Unternehmungen verleitet, welche in der Regel zu den dargeliehenen Geldern in die Hände der Gläubiger übergehen.

Deutschland's Außenhandel betrug:

1872	Einfuhr:	3 468 480 000 ℳ,	Ausfuhr:	2 491 620 000 ℳ
1884	„	3 284 928 000 „	„	3 269 401 000 „
1886	„	2 888 286 000 „	„	2 985 553 000 „
1887	„	3 124 700 000 „	„	3 135 100 000 „

In Deutschland wurden erzeugt:

1887	Steinkohlen:	60 333 984	Tonnen	im	Werthe	von	311 077 000 ℳ
1888	„	65 321 834	„	„	„	„	341 043 000 „
1887	Eisenerze:	9 351 106	„	„	„	„	34 005 000 „
1888	„	10 664 789	„	„	„	„	39 964 000 „
1887	Roheisen:	3 954 413	„	„	„	„	162 625 000 „
1888	„	4 258 471	„	„	„	„	186 939 000 „
1887	Gußeisen:	706 557	„	„	„	„	113 423 000 „
1888	„	779 904	„	„	„	„	127 620 000 „

Der Gesammtumsatz der Reichsbank betrug:

1887: 79 839 097 500 ℳ, 1888: 84 337 564 300 ℳ

Wenn nun diese Milliardenquellen plötzlich versiechten, wie dies naturgemäß eintreten wird, wenn in Deutschland die noch laufenden außergewöhnlichen Kredite erschöpft sind, die Bauthätigkeit wieder ins Stocken geräth und in Amerika der Eisenbahnbau eingeschränkt oder gar eingestellt werden muß?!?

Nach den äußeren Anzeichen befindet sich Nordamerika, wie bereits bemerkt, zum zweiten Mal in derselben Lage, in welcher sich Deutschland 1872/73 befand. In den Hauptverkehrsbeziehungen streiten sich 5—7 Eisenbahnen um den Verkehr und ermäßigen die Frachten bis unter die Selbstkosten. Eisenbahn-Verkehrsverträge sind gesetzlich untersagt, so daß dieses s. Zt. in Deutschland beliebte Mittel zur Beilegung des Wettbewerbs nicht angewendet werden kann. Die Bahnen suchen jedoch durch ein besonderes Uebereinkommen die Frachten gleichmäßig und höher zu erstellen. Auch nehmen die größeren Bahnen die kleineren in Betrieb oder in Besitz, um auf diese Weise in der Verwaltung zu sparen und den Wettbewerb zu beseitigen.

Im Wettbewerb mit den übrigen Welttheilen, namentlich mit Europa, haben die Preise für die Erzeugnisse des Grund und Bodens

bereits bis unter die Selbstkosten ermäßigt werden müssen. In der Mitte der achtziger Jahre wurden für 100 kg Weizen in den neu erschlossenen Gebieten nur 2 ℳ. 90 ₰ bezahlt, während der Landwirth das Doppelte an Ort und Stelle erzielen muß, um bestehen zu können.

Nehmen wir den Preis von 5 ℳ. 80 ₰ und die Fracht zu dem Durchschnittssatze der amerikanischen Bahnen für Getreide von 1,32 ₰ für das tkm auf die zwischen den neuen Gebieten und den Seehäfen bestehende Entfernung von 3000 km, so stellt sich der Werth des Weizens in Deutschland, einschließlich 5 ℳ. für Zoll und 2 ℳ. für sonstige Kosten und den Verdienst der Zwischenhändler — das Gut geht durch 3 bis 4 Hände — auf rund 19 ℳ., welcher Betrag jedoch höher ist als der augenblickliche deutsche Marktpreis für Weizen.

Die Sache liegt so, daß, wenn die amerikanischen Eisenbahnen nicht die Tarife ermäßigen, um die Abfuhr der landwirthschaftlichen Erzeugnisse aus den neuen Gebieten zu erleichtern, die Landwirthschaft daselbst den Wettbewerb auf dem europäischen Markte aufgeben und sich auf den inländischen Markt beschränken muß. Die Möglichkeit einer Frachtermäßigung liegt aber nicht vor, weil andernfalls die Eisenbahnen auf die Dauer zu Grunde gehen werden. Viele Bahnen können jetzt schon zu dem Durchschnittssatze von 1,32 ₰ für das tkm eine genügende Verzinsung nicht aufweisen; andere bringen nicht einmal die Betriebskosten auf. Nach einem amerikanischen Fachblatte sind 1888 19 Bahnen mit einer Länge von zusammen 2568 km und einem Anlagekapital von 271 000 000 ℳ. gerichtlich versteigert und 22 Bahnen mit 5261 km und einem Anlagekapital von 785 000 000 ℳ unter gerichtliche Verwaltung gestellt worden.

Der Wettbewerb im Eisenbahnbau und Verkehr hat im Lande eine Bewegung hervorgerufen, welche diejenige in den siebenziger Jahren noch übertrifft. 1870/73 sind durchschnittlich jährlich nur 10 000 km, 1887 dagegen allein 23 000 km fertig gestellt worden. Damals waren im Lande noch Gebiete zu erschließen, deren Erzeugnisse mit Vortheil auf den europäischen Markt gebracht werden konnten, auch war der Wettbewerb der übrigen Welttheile noch nicht so stark entwickelt. Und doch erfolgte 1873 der Zusammenbruch mit einer allgemeinen Geschäftsstockung, von welcher sich das Land erst 1879 wieder erholen konnte. Heute werden die wirthschaftlichen Kräfte in einem bedeutend stärkeren Grad angespannt und in Anspruch genommen. Die Erzeugung hat um 50 und 100 % zugenommen. Die Roheisenerzeugung, welche 1881 nur 4 210 000 t ausmachte, ist in Folge des stärkeren Eisenbahnbaues 1887 auf 6 417 000 t gestiegen.

Was wird wohl werden, wenn der Verbrauch bei plötzlicher Einstellung des Eisenbahnbaues um 2 Milliarden jährlich abnimmt? Unseres Erachtens ist ein Rückschlag unvermeidlich; derselbe wird wenigstens den Umfang und die Dauer desjenigen der siebenziger Jahre annehmen. Der Außenhandel Nord-Amerikas wird gegen die rasch wachsende Erzeugungskraft der übrigen amerikanischen Länder (Brasilien), sowie der übrigen Welttheile zu kämpfen haben. Die Betheiligung Rußlands an der Getreideeinfuhr Englands war 1888 bereits 1½ mal stärker als die der vereinigten Staaten Nordamerikas, während früher das umgekehrte Verhältniß

vorlag. Bei der Einfuhr in Frankreich treten dieselben Erscheinungen zu Tage. Die neu eröffneten Gebiete Nordamerikas werden in Folge der weiten Entfernung von den Verbrauchsorten auf die Dauer im Wettbewerb zurückstehen müssen. Die erst in den letzten Jahren in Asien, Australien und Afrika entstandenen größeren Eisenbahnlinien erschließen ebenfalls neue große Gebiete, welche sich immer mehr für die Erzeugung von allgemeinen Verbrauchsgegenständen (Getreide, Baumwolle u. s. w.) einrichten und den älteren Erzeugern den Markt streitig machen, also den wirthschaftlichen Wettstreit der Welttheile untereinander eröffnen werden. Auf der transkaspischen Eisenbahn sind 1888 allein 834 393 Pud Baumwolle aus Mittelasien nach Rußland befördert worden.

Auf dem inneren Markte Nordamerikas wird sich voraussichtlich, wie z. Zt. in Deutschland, ein scharfer Wettbewerb entwickeln, welcher von einem allgemeinen Lohn- und Preisrückgang begleitet sein wird. Amerika, welches jetzt für einen Bremser monatlich durchschnittlich 215 ℳ. zahlt, also das Dreifache des deutschen Bremserlohnes, wird sich dann auch wohl mehr an europäische Verhältnisse gewöhnen müssen. Die entbehrlich werdenden Kräfte werden sich voraussichtlich nach und nach weiter in's Innere des Landes zurückziehen, obgleich nur wenige Gebiete noch zu erschließen sind und dieselben bei weitem nicht den Vortheil bieten, wie dies bei den bereits erschlossenen Gebieten der Fall ist. Diejenigen Kräfte, welche sich in den westlichen Staaten nicht einrichten können, werden die Sicherheit des Landes gefährden.

Durch die stärkere Bevölkerung der westlichen Gebiete werden die Erzeugnisse der Landwirthschaft daselbst einen höheren Preis erlangen, ebenso werden sich die Beförderungskosten nach Einführung zinsbringender Frachtentarife auf die weiten Entfernungen bis zu 3000 und 4000 km erhöhen und in Folge dessen das Getreide u. s. w. zu verhältnißmäßig höheren Preisen auf den europäischen Markt gebracht werden. Die anderen Getreide ausführenden Länder, wie Rußland und Oesterreich, erlangen hierdurch Vortheile. In Deutschland, Frankreich und England werden alsdann die Getreidepreise in etwa steigen; ob aber in einer solchen Höhe, daß in Deutschland die Getreidezölle wieder ermäßigt werden können, wird von der Zufuhr aus Rußland, Indien und Australien abhängen.

Ganz besonders wird England durch eine etwaige Verkehrsstockung in Amerika und durch das allgemeine Bestreben der übrigen Staaten, den eigenen Markt auch der eigenen Gewerbethätigkeit zu erhalten, in Mitleidenschaft gezogen werden. Eine Einstellung der Erzeugung im großen Umfange wird wohl in erster Reihe erfolgen müssen, woran sich Arbeits- und Geschäftslosigkeit mit starkem Wettbewerb der Erzeuger und Arbeitnehmer anschließen wird. In zweiter Reihe werden Lohn- und Preisermäßigungen eintreten und nach und nach auch England sich an festländische Verhältnisse gewöhnen müssen.

Ueberhaupt werden die unter dem zwischen den einzelnen Welttheilen entbrannten Wettbewerb noch bestehenden größeren Lohn- und Preisunterschiede mit der Zeit immer mehr abnehmen.

Obgleich Deutschland nur mit 10% an der Einfuhr Amerikas betheiligt ist und ein unmittelbarer Ausfall von 150 Mill. *M.* zu erwarten sein wird, so kann doch bei einem plötzlichen Abfluß von 2 Milliarden vom Weltmarkte mittelbar auf eine größere Abnahme des Außenhandels gerechnet werden, vorausgesetzt, daß nicht in anderen Welttheilen neue Absatzgebiete für den deutschen Markt den Ausfall decken.

Der innere Markt in Deutschland wird aber größere Verluste zu verzeichnen haben, wenn der äußere Anstoß zu der heutigen Verkehrssteigerung in Wegfall gekommen sein wird.

Wie man jetzt blindlings mit der Vorwärtsbewegung fortstürzt, so wird man voraussichtlich nach Klärung der Lage mit der Rückwärtsbewegung zurückeilen; im Besonderen wird man die eben erst beschafften Werthpapiere unter Preis wieder losschlagen, aus Furcht vor einem weiteren Fallen der Preise. Man kann sowohl bei der Vorwärts- als bei der Rückwärtsbewegung nur Vorsicht empfehlen, denn in beiden Richtungen wird die Bewegung hauptsächlich von Leuten geleitet, welche nur darauf hinwirken, den Werth der Papiere möglichst zu steigern, um solche mit Gewinn verkaufen zu können, und die nach dem Verkauf mit derselben Beharrlichkeit darauf ausgehen, den Preis der Papiere immer mehr zu drücken, um letztere demnächst wieder mit Vortheil anzukaufen.

Die Zahlungseinstellungen werden zwar weniger häufig vorkommen, als wie in den siebenziger Jahren, weil das Kapital inzwischen mehr erstarkt ist; die Erzeugung, welche jetzt in kurzer Zeit wieder um viele Jahre dem gewöhnlichen Verbrauch weiter vorausgeeilt ist, wird aber eine nicht unbedeutende Abnahme erfahren und die Arbeitsnoth wird in fühlbarer Weise eintreten, begleitet von den unvermeidlichen Lohn- und Preisermäßigungen. Die Herabsetzung der Arbeitszeit, die Einführung der Sonntagsruhe, welche heute von der Arbeiterschutzgesetzgebung in Aussicht genommen sind, werden alsdann wohl schwerlich allgemein Beachtung finden können; entweder würden die Lohnsätze weiter ermäßigt, oder die Arbeit bei dem immer stärker werdenden W e t t b e w e r b eingestellt werden müssen. Nur auf dem Wege allgemeiner internationaler Vereinbarung könnte Rath geschafft werden.

Die heutigen Lohnbewegungen sind dazu angethan, den Wirkungen der socialen Gesetzgebung Abbruch zu thun. Die Gegensätze zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern werden verschärft und die Arbeiter werden erbittert darüber sein, wenn die Löhne wieder ermäßigt, die Abzüge aber erhöht werden bezw. wenn Letztere demnächst unter niedrigeren Löhnen sich fühlbarer machen werden.

Wir wollen n i c h t h o f f e n, daß die Erzeuger, um in Beschäftigung zu bleiben, wieder zu dem „Billig und Schlecht" der siebenziger Jahre übergehen, was namentlich von den neu gegründeten Werken zu befürchten ist. Es wäre dies um so mehr zu bedauern, als voraussichtlich nach dem Ausbruch der Krisis die Unternehmungslust und die verfügbar gewordenen wirthschaftlichen Kräfte sich mehr nach den außereuropäischen noch in der Vorwärtsbewegung begriffenen Verkehrsgebieten wenden werden und Alles aufgeboten werden müßte, um sich die neuen Absatzgebiete zu sichern.

Vorläufig sind die laufenden Kredite noch nicht erschöpft, vielmehr noch durch neue nicht unbedeutende Beträge vermehrt worden.

Für den Haushalts=Etat des deutschen Reiches sind für 1889/90 wieder an einmaligen Ausgaben für außergewöhnliche Anschaffungen 157017000 *M.* bewilligt worden; hierunter 73890000 *M.* zu militärischen Zwecken und für die Verwaltung der Reichseisenbahnen. In Preußen sind im Staatshaushalts=Etat für 1889/90 an einmaligen außerordentlichen Ausgaben 76942000 *M.* bewilligt und durch ein besonderes Gesetz für 1889/90 über 150000000 *M.* zur Herstellung von weiteren neuen Eisenbahnen (36248000 *M.* einschließlich 5883000 zur Beschaffung von Betriebsmitteln), eines zweiten, dritten und vierten Geleises (13694000 *M.*), verschiedener Eisenbahn=Umbauten, Erweiterungen u. s. w. (50527000 *M.*) und von Betriebsmitteln (50000000 *M.*) angefordert worden. Für Eisenbahnneubauten ist also ein verhältnißmäßig geringer Betrag vorgesehen; immerhin sollen in Preußen 1889 1080 km neue Bahnen gebaut werden, worunter sich Linien befinden, welche in den Vorjahren genehmigt wurden. Auch in den übrigen deutschen Staaten werden größere Eisenbahnlinien gebaut und die Betriebsmittel vermehrt.

Es ist wohl erklärlich, daß die Verkehrtreibenden angesichts des stärkeren Bedarfs an Betriebsmitteln die Eisenbahnverwaltungen zur Vermehrung derselben veranlassen, weil man über die Dauer der Verkehrssteigerung nicht unterrichtet ist, unerklärlich ist es aber, wenn man, nachdem die Eisenbahnen diesem Drängen nachgegeben haben, diesen den Vorwurf macht, daß sie durch die Verausgabung der bewilligten Gelder den inländischen Markt in Aufregung gebracht hätten. Abgesehen davon, daß die 50 Mill. in keinem Verhältniß zu den ungleich höheren Beträgen stehen, welche die Verkehrtreibenden selbst bereits während der kurzen Zeit des Verkehrsaufschwungs für die zur Erweiterung und Vermehrung der Erzeugungsstellen bezw. Erzeugungsmittel verausgabt haben, sind wir der Ansicht, daß mit den 1888 vorhandenen Betriebsmitteln unter gewöhnlichen Verhältnissen der Verkehr hätte bewältigt werden können, und eine Vermehrung derselben nicht erforderlich gewesen wäre.

Die Folgen der außerordentlichen Anstrengungen der Gewerbethätigkeit werden sich erst am fühlbarsten im zweiten und dritten Jahre zeigen, ähnlich, wie in den siebenziger Jahren, in welchen der tiefste Geschäftsstand erst 1878/79 eintrat, nachdem die Milliarden Kriegskosten verausgabt und die noch vor Eintritt der Geschäftskrisis genehmigten Bahnen fertiggestellt worden waren.

Heute haben noch sämmtliche Werke einen Mehrverdienst gegen früher zu verzeichnen; die Arbeitslöhne steigen, und wo dies nicht der Fall ist, suchen die Arbeitnehmer die Arbeitgeber durch Einstellung der Arbeit zur Erhöhung der Löhne zu zwingen.

Hoffentlich werden bis zum Eintritt des Rückschlages die Verhältnisse in unsern auswärtigen Handelsniederlassungen so weit geregelt sein, daß die demnächst entbehrlich werdenden wirthschaftlichen Kräfte in unsern Außengebieten ihre Thätigkeit wieder aufnehmen können.

Wir treiben augenblicklich auf einer jener Wellen, welche sich unter der großen Eisenbahnverkehrsbewegung, namentlich nach einer Sturmfluth, wie die der siebenziger Jahre, von Zeit zu Zeit wiederholen, sich über den

Stand des regelmäßigen Verkehrsstromes erheben, dann aber wieder unter denselben zurückgehen und sich erst allmählig verflachen. —

Werden die Errungenschaften unsers Jahrhunderts auf gewerblichem und volkswirthschaftlichem Gebiete und der hohe Stand unserer Volksbildung dauernd unserm Vaterland erhalten bleiben?

Die Befürchtungen, daß dieselben dereinst durch die Wiederholung einer Völkerwanderung aus dem Osten zu Grunde gehen werden, können nach Einführung der Eisenbahnen als beseitigt betrachtet werden. Wir haben im Osten keine großen Völker mehr, welche mit Frau und Kind, mit ihrem ganzen Hab und Gut die Wanderung antreten werden, wie dies unsere Vorfahren gethan haben. Ueberall sind Eisenbahnen vorhanden, deren Linien immer weiter ausgedehnt werden, und diese werthvollen Anstalten wird man wohl nicht im Stiche lassen wollen.

Unsere politische Machtstellung den Nachbarländern gegenüber ist so günstig wie nie zuvor. Greifen unsere Feinde uns an, so sind wir im Verein mit den Verbündeten die Stärkeren. Würde ein Verbündeter untreu, so ist er vor Freund und Feind verloren, und das sichert das gegenseitige Festhalten am Bündniß.

Die Wühlereien der unversöhnlichen Parteien bieten ebenfalls keine Gefahren für die nächste Zukunft.

Mit der schnellen und starken Vermehrung der inländischen Erzeugung und Arbeit hat sich auch der Stand der Arbeiter schnell und bedeutend vermehrt. Der Arbeiter wird an den großen Verkehrsplätzen mehr als dies früher der Fall war, in das Treiben des großstädtischen Lebens hineingezogen; er sieht, wie die übrigen Stände immer größere Bedürfnisse empfinden und befriedigen, während er selbst sich mit Wenigerem bescheiden muß. Er hat sich in den siebenziger Jahren auf kurze Zeit das Leben erleichtern können und ist nun erbittert darüber, daß er dieses Leben nicht fortsetzen kann. Gewandte Führer haben deshalb bei der Aufwiegelung des Arbeiters gegen die übrigen Stände ein leichtes Spiel. Die deutsche Regierung hat bereits zur Beilegung der Arbeiterbewegung allen Ländern voran weitgehende Schritte gethan und eine Krankenkassen-, Unfall- und Invaliden- und Alters-Versicherung für Arbeiter eingeführt. Unstreitig werden hierdurch immer mehr Arbeiter zur Ordnung zurückgeführt; aber es ist an uns, diejenigen, welche noch zurückbleiben, wieder als Mitglieder in die menschliche Gesellschaft zurückzuführen. Die übrigen Klassen müssen die Brücke wieder aufrichten, welche bei der Jagd nach Reichthum in Verkennung der menschlichen Rechte zwischen den Zurückgebliebenen abgebrochen wurde; man muß den Arbeiter nicht bloß als Maschinenkraft, sondern auch als Mensch behandeln, dann brauchen wir vor dem Gespenst des allgemeinen Umsturzes nicht zurückzuschrecken. Die letzte Lohnbewegung im Ruhrrevier hat den Beweis geliefert, daß der Kern der deutschen Arbeiter von den Umsturzbestrebungen noch nicht erfaßt ist. In der durch den Ausstand eingetretenen Noth haben sich die Arbeiter ihren Arbeitgebern voran vertrauensvoll an ihren Kaiser und König gewandt und beide Theile haben sich dem Rathe des Beschirmers der allgemeinen Ordnung gefügt. Wie groß

auch die Verluste sein mögen, welche durch die Arbeitseinstellung der Bergleute verursacht wurden, die Thatsache, daß der größte Theil der Arbeiter der Versuchung einzelner Aufwiegler widerstand und durch ein einziges Wort ihres Kaisers sofort wieder zur Arbeit zurückkehrte, wiegt den erlittenen Schaden wieder auf.

Wer im Uebrigen glaubt, das heutige deutsche Reich durch ein neues, ebenso kräftiges, etwa unter einem anderen Herrscherhause oder einer anderen Regierungsform stehendes Reich ersetzen zu können, der ist arg im Irrthum. Unsern Nachbaren, denen unsere Macht bei jeder Gelegenheit vor die Augen und in den Weg tritt und denen die leichte und bequeme Behandlung der Deutschen vor ihrer Einigkeit noch zu frisch im Gedächtniß ist, werden schon dafür sorgen, daß sie für den Fall des Umsturzes der bestehenden Verhältniße mit dem Deutschland der Zukunft nicht mehr zu rechnen brauchen. Die freien Männer des heutigen Deutschlands würden zu Kriegsknechten ihrer Feinde herabgewürdigt werden.

Vorläufig steht auf der Zinne unserer Kaiserburg noch der erste deutsche Reichskanzler, der eiserne Bismarck, mit einem Seherblick, welcher selbst an den äußersten Marken jede uns drohende Gefahr erkennt und derselben vorbeugt.

Das deutsche Volk kann heute mehr denn je mit berechtigtem Stolze auf sein Kaiserhaus blicken; es läßt sich denn auch die Lorbeeren seiner Siege und die Freude an dem neu geschaffenen Reiche nicht verkümmern. Das wiedererwachte Gefühl der Zusammengehörigkeit und die Macht der gemeinschaftlich errungenen Erfolge und Vortheile sind Schätze, welche der Deutsche Jahrhunderte hindurch nicht gekannt hat, deren unermeßlicher Werth ihm nunmehr die Liebe und Freude am Vaterlande doppelt versüßt. Hat das deutsche Volk schon 1866, als alle staatlichen Verträge aufgelöst waren, den Zollvereinsvertrag aber aufrecht erhalten, und mitten im Kriege für Freund und Feind den Zoll vom Auslande erhoben, aus Furcht, die gemeinsam errungenen wirthschaftlichen Vortheile könnten wieder verloren gehen, um wie viel mehr wird man an den heutigen politischen und wirthschaftlichen Errungenschaften festhalten, gegen welche der Zollverein doch nur ein bloßer Schatten war.

Gebe Gott, daß bei der hundert- und tausendjährigen Feier der Entstehung der ersten deutschen Eisenbahnen unser Vaterland noch in alter Kraft und Herrlichkeit bestehen möge.



Sachregister für den praktischen Gebrauch,

umfassend

die in Theil III enthaltenen jetzt gültigen Gesetzes- und Tarifbestimmungen,

die Tarife für Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere und Güter

sowie die

Bedingungen des Frachtvertrages.

(Die beigesetzten Ziffern zeigen die Seitenzahlen an.)

Nachträgliche Einschaltungen und berichtigte Druckfehler.

Seite

3 erster Absatz vorletzte Zeile muß es heißen statt „stattliche" „staatliche".
14 vierte " " " " " „Polizei-Reglement" „Bahnpolizei-Reglement".
18 dritter " erste " " " " " „einschließlichen" „einschläglichen".
23 unter A. von unten fünfte " " " " " „Errichtung" „Einrichtung".
24 dritter Absatz letzte " " " " " „Letztere" „die leipzig-dresdener Bahn".
42 erste " " " " " „an deutschen" „an den deutschen".
48 zehnter " dritte " " " " " „erstreckte" „erstreckt".
62 dritter " letzte " " " " " „gegeben" „begeben".
73 vierter " dritte " " " " " „zweite" „weitere".
81 letzter " letzte " " " " " „Gesellschaftsbahnen" „Gesellschaften".
97 fünfter " zwölfte " " " " " „Gmünden" „Gmünd".
107 " " letzte " " " " " „süddeutscher" „südwestdeutscher".
140 zweiter " erste " " " " " „würden" „werden".
141 zweitletzte " " " " " „Einrichtung" „Entrichtung".
158 vierte " " " " " „mit" „nicht".
183 erster " letzte " " " " " „im Verkehr mit England 15 ₰ für jedes Wort" „mindestens 80 ₰ für jede Depesche".
186 zweiter " erste " " " " " „zur Beförderung" „zur Förderung".
194 letzter " fünfte " ist das Wort „einmal" zu streichen.
199 letzte " muß es ferner heißen: „Kinder im Alter von 4—10 Jahren werden je 2 für eine Person gerechnet. Ein einzelnes Kind ist für e.ne erwachsene Person anzusehen.
202 zu 11 ist nachzutragen: „Für eine einzelne Arbeiterzeitkarte beträgt der Preis $1^1/_3$ ₰, benutzen 30 Arbeiter und mehr dieselbe Strecke so beträgt der Preis 1 ₰ für den Arbeiter und das km.
205 vierter Absatz ist als e nachzutragen: „Velocipede".
205 fünfter " erste Zeile muß es heißen statt „sowie andere" „sowie andere nicht".
219 dritter " vorletzte " " " " " „Arbeiter" „Arbeitern".
221 fünfter " erste " " " " " „2 und 3" „1 und 2".
221 sechster " zweite " " " " " „unter 2" „unter 1".
221 elfter " erste " " " " " „unter 2" „für Fahrzeuge unter 1".
231 in der Tarifirung des Stückguts " " " " „80 ℳ" „80 ₰".
237 dritter Absatz z:hnte Zeile " " " " „je 6350 kg" „mit je 6350 kg".
256 erster " dritte " " " " " „Beziehung" „Bezeichnung".
257 zweiter " erste " " " " " „Aufstellung" „Ausstellung".
263 siebenter " fünfte " " " " " „veranlagten" „verauslagten".
272 erste " " " " " „procura" „per procura".
278 vierter " zweite " " " " " „ihrer" „ihre".
320 fünfter " vierte " " " " " „ist" „sind".





